

POMORSKE ODREDBE ZADARSKOG STATUTA U USPOREDBI S ISTIM ODREDBAMA VENECIJANSKOG, DUBROVAČKOG I SPLITSKOG STATUTA

Domagoj MIJAN
Split

UDK 656.6:347.79:340.13(497.5)
Pregledni rad

Primljeno: 15. X. 2003.

U ovome radu autor daje neke odgovore u vezi s pomorskim odredbama Zadarskog statuta. Zadarske pomorske odredbe, kao i općenito cjelokupni Statut, relativno su slabo obrađene u našoj pravnoj povijesti. Osim načelno, u dosadašnjoj literaturi nisu prikazane direktne veze između pomorskih odredbi Venecijanskog i Zadarskog statuta. Prema broju pomorskih odredbi Zadarski je uz Dubrovački naš najbogatiji statut, tako da zaslužuje cjelovitu obradu. U ovom radu kompariraju se pomorske odredbe Zadra s istim odredbama Venecijanskog, Dubrovačkog i Splitskog statuta. Pomorske odredbe autor dijeli na posebna poglavlja, od kojih će svaka biti obrađena kao posebna tema u sklopu pomorstva. Također su obrađene odredbe koje direktno ne spadaju u pomorske odredbe, ali imaju s njima izravne veze, kao što su npr. odredbe koje reguliraju putovanja zadarskih poklisara i carinsku problematiku. U radnji su obuhvaćene odredbe koje su donesene u vrijeme nastanka Statuta, ali i odredbe koje su donesene u kasnijim Reformacijama, s time da je proučavanje odredbi vremenski ograničeno do sredine XV. stoljeća.

Ključne riječi: Zadarski statut, pomorske odredbe, XIV. st.

UVOD

Ovaj rad trebao bi dati neke odgovore u vezi s pomorskim odredbama Zadarskog statuta (dalje ZS). Zadarske pomorske odredbe, kao i općenito cjelokupni ZS, relativno su slabo obrađene u našoj pravnoj povijesti. O odredbama ZS najviše su pisali Vitaliano Brunelli, Lujo Margetić, Ivan Beuc i Marko Kostrenčić. Beuc je analizirao sve njegove odredbe, ali pomorske odredbe nije uspoređivao s pomorskim odredbama drugih naših statuta. Osim načelno, a o tome su najviše pisali Margetić i Brunelli, nisu prikazane direktne veze između pomorskih odredbi Venecijanskog statuta (dalje VS) i ZS. Prema broju pomorskih odredbi on je uz Dubrovački statut (dalje DS) naš najbogatiji statut, tako da zaslužuje cjelovitu obradu. U ovom radu kompariraju se pomorske odredbe Zadra s istim odredbama VS, DS i Splitskog statuta

(dalje SS). Pomorske odredbe podijelio sam na posebna poglavlja, od kojih će svaka biti obrađena kao posebna tema u sklopu pomorstva. Također će biti obrađene odredbe koje ne spadaju direktno u pomorske odredbe, ali imaju s njima izravne veze, kao što su odredbe koje reguliraju putovanja zadarskih poklisara i carinska problematika. U ovoj radnji su obuhvaćene odredbe koje su donesene u vrijeme nastanka ZS, kao i odredbe koje su donesene u kasnijim Reformacijama, s time da je proučavanje odredbi vremenski ograničeno do sredine XV. stoljeća. U ovom se radu ne će obrađivati pomorska havarija, kao ni razni oblici pomorskih trgovačkih društava, osim što će to biti usputno spomenuto, jer je to već obrađeno od strane drugih pravnih povjesničara.

STAVLJANJE PRITEGE U BROD I OPĆENITO O OPREMANJU BRODA

Specifičnost ZS u odnosu na druge naše dalmatinske i primorske statute jest u tome što on unutar pojedinih knjiga statuta ima sređena poglavlja koja obrađuju određene pravne teme. Poglavlje o odredbama o stavljanju pritege u brod nalazi se na samom početku IV. knjige i proteže se na glave I. i II., a odredbe o opremi broda u strogom smislu te riječi nalazimo u glavama III. i XIII.¹

Prva glava IV. knjige ZS dopušta trgovcima da zadaju prisegu nokjerima (*nucleriis*) prigodom postavljanja brodske pritege. U slučaju da je pritega bila umanjena nakon što je već bila postavljena, za brodovlasnike je slijedila kazna od dvadeset solada malih denara.² Oni su bili oslobođeni kazne ako su to napravili uz odobrenje trgovaca i u slučaju nužde prilikom ulaska broda u luku. Odredba se je primjenjivala na sve brodove s palubom.³

U narednoj se glavi govori o mijenjanju pritege na zadarskim brodovima.⁴ Brodovlasnik je mogao promijeniti brodsku pritegu, ali je umjesto nje morao staviti istu količinu željeza, bakra, olova i kositra u neobrađenu stanju, *odnosno strojeva*. To je brodovlasnik morao obaviti u nazočnosti nokjera i pisara toga broda. U slučaju da je pritega bila kriomice izvađena, pa je nešto nedostajalo, kazna je za brodovlasnika iznosila dvadeset groša u korist komune. U slučaju da je trgovac zbog izvađene pritege pretrpio štetu na robi, brodovlasnik je morao tu štetu osobno nadoknaditi. Odredba je

¹ Izraz *poglavlja* u ovom se radu koristi za tematski slične pomorske odredbe Zadarskog statuta (dalje ZS). Njih u originalu nema, s time da u drugim knjigama ZS postoje naslovi koji obrađuju slične odredbe.

² U originalnom prijevodu *paronus* se prevodi kao gospodar broda. U ovom radu koristit će se izraz brodovlasnik, kao primjereniji hrvatskom jeziku.

³ Tekst gl. IV. i V. Venecijanskog statuta (dalje VS) odgovara I. gl. ZS, koja govori o stavljanju pritege u brod. Usp. Vitaliano BRUNELLI, Gli “Statuta Iadertina”, *Ginnasiale – provinciale di Zara*, nro. 3209, g. 8, Zara, 1902., str. 14–15.

⁴ ZS, knj. IV., gl. II. naslova: “Vađenje pritege iz broda, odnosno stavljanje željeza, bakra, olova i kositra u neobrađenu stanju, odnosno strojeva, i u čijoj nazočnosti”. *Statuta Iadertina / Zadarski statut*, (preveli i priredili Mate KRIŽMAN i Josip KOLANOVIĆ), Matica hrvatska, Zadar, 1997., str. 394–396.

važila za svaki brod s palubom.

Iz ovih dviju odredbi, kao i iz činjenice da se odredbe o pritezi nalaze na samom početku IV. knjige ZS, koja se isključivo bavi pomorstvom, vidimo koliko je pritega bila važna za stabilitet brodova, kako tada, tako i danas.⁵ Također se u glavi II. spominje stroj, što se nigdje drugdje ne spominje u našim statutima. Vjerojatno se radi o nekoj vrsti brodske dizalice, kakve su imali već Rimljani. Spominjanje brodova s palubom već na početku pomorskih odredbi govori da je zadarsko brodovlje u to vrijeme bilo velike nosivosti.⁶ SS ima jednu odredbu koja govori o stavljanje pritege u brod.⁷ Splitska odredba o stavljanju pritege u brod u potpunosti odgovara I. glavi IV. knjige ZS, samo što je jezik siromašniji. Interesantno je da Dubrovački statut nigdje ne govori o stavljanju pritege u brod, iako zabranjuje bacanje pritege u luku i govori o brodovima koji moraju plaćati za uzimanje pritege.⁸

U prvoj odredbi koja u ZS izravno govori o opremi broda navodi se da brod od preko sto miljara mora biti opremljen, bez obzira na to ima li palubu ili je nema, s materijalom za pravljenje brodskih konopa i čavlima za učvršćivanje broda, na brodovlasnikov račun.⁹ U zadnjoj glavi, koja spominje brodsku opremu, određeno je da brodovlasnik ne može prodavati brodsku opremu bez dopuštenja trgovaca. Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁰ U odredbi je bilo određeno da trgovac prisegom može spriječiti brodovlasnika u prodaji brodske opreme. Za razliku od odredba DS (o čemu će malo kasnije biti više riječi) u ovoj se glavi nigdje poimenično ne spominju vrste brodske opreme, ali je jasno da se to odnosi, kako na brodske konope, tako i na brodsko oružje jer ova, XIII. glava dolazi poslije poglavlja o naoružanju broda što se proteže od V. do XII. glave. Odredba se je odnosila na sve brodove veće od sto miljara.

⁵ Tekst gl. VI. VS odgovara II. gl. ZS, koja govori o vađenju pritege s broda. V. BRUNELLI, n. dj., str. 14–15. Interesantno je da se u venecijanskom tekstu ne spominje stroj.

⁶ U pomorskim odredbama Splitskog statuta (dalje SS) uopće se ne spominje brod s palubom.

⁷ SS, knj. VI., gl. LX.: “O istome.” *Statut grada Splita / Statuta civitatis Spalati*, (uvodnu studiju napisao, preveo i priredio Antun CVITANIĆ), Književni krug, Split, 1998., str. 787.

⁸ Knjiga odredaba dubrovačke carinarnice 1272., gl. LXXIII.: “Da nitko ne baca u (gradsku) luku rujevinu, otpatke, ili smeće (nečistoću).” U slučaju prekršaja plaća jedan perper, ako ne može platiti, ostaje u zatvoru dok ga knez ne oslobodi, str. 375. Kao i odredba “De hiis qui prohibeant savorum in portu” – “Oni koji u luci bacaju sovrnju”, DS, knj. VI., gl. XXIII, “De hiis qui non reddunt redditum savorum” – “Oni koji ne daju dohodak sovrnje”, DS, knj. VI., gl. LXIV. A. MARINOVIĆ, *Dubrovačko pomorsko pravo (Prvi dio)*, Književni krug, Split, 1998., str. 318 i 321.

⁹ ZS, knj. IV., gl. III.: “Vlakno, kučina i čavli imaju biti na trošak gospodara brodova i plovila od stotinu miljara odnosno više od toga”. *Statuta Iadertina*, str. 397. Tekst gl. XVII. VS odgovara III. gl. ZS koja govori o opremanju broda s vlaknom, kučinama i čavlima. Treba naglasiti da je Brunelli pogriješio, tako da kod knjega stoji IV. gl. umjesto III. gl. IV. knjige ZS. V. BRUNELLI, n. dj., str. 16.

¹⁰ ZS, knj. IV., gl. XIII.: “Dopuštenje trgovcima prisegom obvezati gospodara bilo kojega broda-nave i drugoga plovila da neće prodavati brodsku opremu, osim u određenim slučajevima”. *Statuta Iadertina*, str. 405. Kod Zena, glave 36, 37, 38, s time da se u tim glavama regulira i prekrcanost broda. Riccardo PREDELLI – Adolfo SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255, Nuovo archivio veneto*, n. s., a. II, t. IV, Venezia, 1902., str. 129.

Kao nazivi brodova spomenuti su *nava*, *banzon*, *buzonava*. Kazna za prekršaj iznosila je dvostruku vrijednosti brodske opreme u korist komune. Iznimno se je dopuštala prodaja brodske opreme u svrhu poboljšanja broda i pomoći drugom brodu, ali samo uz privolu i izričiti pristanak većine najmitelja broda i trgovaca.

Vrlo sličnu odredbu samo sa suženim tekstom imamo i u SS, a razlike su u tome što se ne navodi imena lađa, ne spominje zakletva, prekršitelji trebaju platiti dvostruki iznos samo u slučaju štete, međutim, u tom slučaju brodovlasnik i nokjer trebaju bez iznimke, platiti i globu od 25 libara u korist komune, dok se po ZS bez obzira na štetu, plaća dvostruka vrijednost prodane opreme.¹¹

DS je najdetaljnije od svih naših statuta regulirao opremu broda. Tu odredbu donosim u cijelosti.¹² U slučaju da je brod htio isploviti bez potrebne opreme zbog toga što se ona ne bi mogla nabaviti u Dubrovniku, patrun ili patruni su morali doći pred kneza i Malo vijeće i poduzeti ono što u pogledu opreme odluči knez i većina vijećnika. Takve odredbe nema u ZS i SS, ali ima u VS. Tako u Veneciji kod opremanja broda imamo iste odredbe, pogotovo u Tiepolovim statutima.¹³ Interesantno

¹¹ SS, knj. VI., gl. LXII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 789.

¹² DS, knj. VII., gl. III.: “O opremi i spremi brodova”. Tekst: “Naređujemo da brod od četrdeset do šezdeset milijara mora imati: tri nova konopa u korini, tri nova endegara, pet sidara, tri stara konopa, dvije teje i jednu prezu od LXX sežanja. Brod od šezdeset do stotinu milijara mora imati: četiri nova konopa, četiri nova endegara, četiri stara konopa, šest sidara, dvije teje i dvije preze, artimon veliki od pamučne tkanine i velon od lanene tkanine. A brod od stotinu do stotinu i pedeset milijara mora imati: pet novih konopa, pet novih endegara, sedam sidara, pet starih konopa, dvije teje, dvije preze od osamdeset sežanja. Brod pak od dvije stotine milijara treba imati: šest novih konopa, šest novih endegara, osam sidara, šest starih konopa, dvije teje i dvije preze od osamdeset sežanja. I svaki brod preko stotinu milijara treba imati: artimon veliki, tercarol od pamučne tkanine, i jedan velon od pamučne, a jedan od lanene tkanine, i sva ta jedra moraju biti dobra. Isto tako brod od dvije stotine do tri stotine milijara treba imati: osam novih konopa, osam novih endegara i dvanaest dobrih konopa, svaki od šezdeset sežanja, tri preze, dvije nove, a jednu staru od LXXX sežanja svaka, deset sidara, veliki artimon, dva velona, jedan tercarol, svi od pamučnog platna i jedan voltarol od lanene tkanine. Brod pak od tri stotine do četiri stotine milijara treba imati: deset novih konopa od LXX sežanja, deset novih endegara, i ostalih četrnaest dobrih konopa, tri preze, dvije nove i jednu staru, dvanaest sidara, veliki artimon, dva velona, jedan tercarol, sve od pamučnog platna, jedan voltarol od lanenog platna. A ako bi se radilo o brodu preko četiri stotine milijara, treba oprema rasti razmjerno kako raste kod broda od tri stotine do četiri stotine milijara. I to se razumijeva kad brod napušta Dubrovnik. A ako bi se dogodilo da bi koji brod htio isploviti iz Dubrovnika, a ne bi imao svoju opremu, kako je rečeno, u potpunom redu, zbog toga što se ne bi mogla nabaviti, ni iznajmiti u Dubrovniku, patrun ili patruni moraju doći pred kneza i Malo vijeće i poduzeti ono što u pogledu opreme odluči knez i većina malo vijećnika.” A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205–206.

¹³ Tiepolovi statuti zahtijevaju (gl. 8) “da ako isti bijaše od 200 i do 300 milijara, na njemu bude šest sidara (kotvi), konopa novih pet ili sedam prikladno smotanih u klupko, što se tiče jedara postavljajući se, kako slijedi također za brodove najveće nosivosti, prema ugovoru između gospodara i iznajmljivača. Od 300 do 400 milijara, isti statuti propisivali su deset sidara, osam konopa smotanih u klupko i drugih do broja 12. Od 400 do 500 milijara, isti statuti propisivali su 12 sidara, 11 novih smotanih konopa u klupko, a drugih 13 prikladnih, manja jedra (artimone, terzavolo, dolone) ili od tkanine ili od štofa pamučnog platna na pramcu i najveće (parpalione) veliki leptir od platna”. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 136.

je da se, iako se brodski čamac ne spominje u odredbi III., koja naj iscrpnije govori o opremi broda, čamac kao oprema broda spominje dvaput u DS:¹⁴ Jedino DS od naših statuta spominje brodske čamce kao opremu broda. Također, u Zenovom statutu (glava I.) imamo propis za najveći čamac (barku) i najmanji (gondolu).¹⁵

Odredbe o stavljanju i vađenju pritege nalazimo u ZS i SS, i tu je jasan utjecaj Venecije. Interesantno je da se u ZS ne spominju kao brodska oprema sidra i vesla, što se spominje u drugim statutima i što je sastavni dio brodske opreme. Sastav brodske opreme najjasnije se vidi u DS koji je te odredbe prepisao iz Venecije, a u SS se brodska oprema samo načelno spominje u par glava bez jačeg preciziranja.

OBVEZNO NAORUŽANJE BRODOVA PREMA NOSIVOSTI

Iako se u ZS ne spominju naoružani komunalni brodovi kao u Dubrovačkom,¹⁶ ipak se vrlo detaljno određuje naoružanje trgovačkog broda.¹⁷ Kod odredbi o naoružanju broda još se jedanput vidi specifičnost ZS u odnosu na druge naše dalmatinske i primorske statute, a ta specifičnost su uređena poglavlja. Odredbe o oružju protežu se od gl. V. do XII., a oružje se spominje oružja i u gl. XIV. Takvu odredbu imamo i u VS.¹⁸

Prema ZS mornari su bili dužni nabaviti oružje na svoj trošak ako je brod bio veći od sto miljara.¹⁹ Svaki je mornar na brodu tonaže veće od stotinu miljara bio obvezan imati sa sobom kacigu od kože ili željeza, štit, bojnu sjekiru i bodež za napad, sablju i tri koplja odnosno sulice. Mornar s plaćom od preko šezdeset libara bio je još dužan imati sa sobom prsni oklop-pancir. Nokjer s plaćom od četrdeset libara – malih denara ili više bio je dužan sa sobom ponijeti željezni oklop i samostrijel, kao i svo oružje koje je bilo obvezno za mornare.²⁰ Očito je da je veći položaj i veća plaća značila i veće izdatke za naoružanje. *I sva ta oružja sadržana u ovoj glavi neka su svi gore rečeni dužni i obvezni imati pod prijetnjom kazne od deset libara malih mletačkih*

¹⁴ DS, knj. VII., gl. I.: “Kako patruni moraju urediti svoje brodove”; gl. VII.: “O štetama koje nastanu na brodskim jarbolima i lantinama”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205 i 207.

¹⁵ R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 136–137.

¹⁶ Isto se tako ne spominju naoružani komunalni brodovi u SS, za razliku od DS, gdje su ti naoružani komunalni brodovi često zastupljeni.

¹⁷ ZS, knj. IV., gl. V., VI., VII., VIII., IX., X., XI., XII. i XIV. odnose se na oružje; ono se spominje 16 puta. *Statuta Iadertina*, str. 399–405 i 407.

¹⁸ Kod Zena, gl. XXXIX. i XL. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 131.

¹⁹ Jedan zadarski miljar iznosio je 476 kg, što na stotinu miljara iznosi 47,6 tona. *Statuta Iadertina*, str. 759.

²⁰ ZS, knj. IV., gl. V.: “Oružje koje su dužni imati zapovjednik (nokjer) i mornar na brodu-navi odnosno kojem drugom plovilu od stotinu miljara i više od toga”. *Statuta Iadertina*, str. 399. Istu takvu odredbu imao je VS. Kod Tiepola gl. 8. i gl. 27. statuta donesenog 1255., za vrijeme dužda Zena, s tim da se u gl. 27., kao i u ZS, određuje da mornar s plaćom od 40 libara mora biti još dodatno naoružan. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138.

denara. Kao što ovaj isječak govori, cijela je posada broda bila odgovorna za naoružanje broda. Polovica te kazne trebala se je doznačiti brodovlasniku, a druga polovica je imala pripasti komuni.

U idućoj glavi je određeno da se oružje ne smije oduzeti sudionicima plovidbenog poduhvata.²¹ Čak ni u slučaju duga. Iako se u naslovu spominju samo mornari, ovo se odnosi na cijelu posadu broda jer se u samom tekstu spominju i nokjeri. Takvu odredbu imamo i u VS i SS, o čemu će biti riječi kasnije.²²

U sljedećoj glavi se određuju brodovlasnikove obveze prema naoružanju broda.²³ U idućim se odredbama, koje govore o naoružanju broda, više ne spominju mornari već samo brodovlasnik, s time da i dalje ostaje na snazi obveza mornara i nokjera, kao sudionika pomorskog poduhvata, da budu osobno naoružani. Možemo reći da proporcionalno s porastom vrijednosti broda raste i vrijednost naoružanja, što je i logično. Plovilo od stotinu do nepune dvije stotine milijara u ZS se zove banzon, iako postoji mogućnost postojanja nekoga broda iste tonaže, ali drugačijeg imena. Brodovlasnik je bio dužan imati na brodu: *jedan oklop-pancir, dva šljema i dvije kacige s vizirom, obrazinom, stotinu strijela, dva štita, dva samostrijela od drva, stotinu strjelica za svaki samostrijel, jednu kuku za zapinjanje i dvije tetive te jednu maistru po svakom samostrijelu*.

U narednoj se glavi povećava tonaža broda, a povećava se i količina oružja koje je bio dužan na svoj trošak ponijeti brodovlasnik.²⁴ U ovoj odredbi prvi se put kao naziv za plovilo, uz uobičajeni nava te prije spomenuti banzon, spominje izraz buzonava. Brodovlasnik svakog broda tonaže od dvjesto do tristo milijara je na brodu morao imati: *dva prsna oklopa-pancira odnosno dva ljuskasta oklopa-korače i dvije kacige i dva željezna šesira s vizirom, zatim stotinu sulica odnosno strijela, dva štita, dva samostrijela od roga odnosno drva, jedan na stremen a drugi na pesarolu, stotinu strjelica za samostrijel na stremen, a pedeset strjelica za onaj na pesarolu, jednu kuku za zapinjanje i jednu pesarolu, dvije tetive te jednu maistru po svakome samostrijelu*. Promjene u odnosu na prethodnu glavu su dva pancirna oklopa umjesto jednog, te jedan samostrijel na pesarolu. Istu takvu odredbu imamo i u VS.²⁵

U sljedećoj glavi se isto tako količina oružja povećava s uvećanom tonažom broda.²⁶ Za brod se ponovno koristi više naziva: nava, banzon, buzonava. Prema toj

²¹ ZS, knj. IV., gl. VI.: “Oružje koje mornari ponesu na brod neka se nipošto ne smije odnijeti sve dok su obvezni služiti na brodu”. *Statuta Iadertina*, str. 399.

²² R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 124–125.

²³ ZS, knj. IV., gl. VII.: “Oružje što ga gospodar kojega god plovila od stotinu milijara sve do nepune dvije stotine ima ponijeti sa sobom”. *Statuta Iadertina*, str. 399–401.

²⁴ ZS, knj. IV., gl. VIII.: “Oružje što ga je dužan imati gospodar broda zvanoga nava, banzon, buzonava ili kojega drugoga plovila od dvije stotine do nepune tri stotine milijara”. *Statuta Iadertina*, str. 401.

²⁵ Kod Zena, gl. 29. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137.

²⁶ ZS, knj. IV., gl. IX.: “Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar broda zvanoga nava ili kojega drugoga plovila od tri stotine do nepunih pet stotina milijara”. Usp. *Statuta Iadertina*, str. 403.

odredbi brodovlasnik te tonaže je morao kao oružje imati: četiri prsna oklopa-pancira odnosno korače i četiri kacige odnosno željezna šešira s vizirom, četiri štita, dvije stotine sulica odnosno strijela, četiri samostrijela od roga odnosno drva, dva na stremen, a dva na vreteno odnosno na pesarolu, stotinu pedeset strjelica za svaki samostrijel na stremen, a pedeset strjelica za svaki samostrijel na vreteno odnosno na pesarolu, dva vretena, ako ima samostrijel na vreteno, a dvije pesarole, ako ima samostrijele na pesarolu, zatim dvije tetive te jednu maistru po svakom samostrijelu. Sve je isto kao u prethodnoj glavi, osim što se ne spominje kuka za zapinjanje što je u srednjem vijeku bilo važno oružje za približavanje protivničkom brodu i za borbu prsa u prsa.²⁷ Količina oružja udvostručuje se kao što se otprilike udvostručuje i tonaža broda.

I u narednoj glavi se nastavlja s tonažom povećavati i količina oružja.²⁸ Po toj odredbi brodovlasnik je bio dužan na brod ponijeti: šest prsnih oklopa-pancira odnosno korača, šest kapa sa štitnikom ili kaciga odnosno željeznih šešira s vizirom, šest štitova, tri stotine sulica odnosno strijela, šest samostrijela od roga odnosno drva, tri na stremen, a tri na vreteno odnosno na pesarolu, sto pedeset strjelica za svaki samostrijel na stremen, a pedeset strjelica za svaki samostrijel na vreteno odnosno na pesarolu, tri kuke za zapinjanje, dva vretena, ako sa sobom nosi samostrijele na vreteno, odnosno dvije pesarole, ako sa sobom nosi samostrijele na pesarolu, zatim dvije tetive te jednu maistru po svakom samostrijelu.²⁹ Ovdje se količina oružja povećava za 50% što odgovara povećanju tonaže broda. Ponovno se pojavljuju kuke za zapinjanje, ovaj puta tri. To je najveći broj kuka za zapinjanje u ZS.

I u zadnjoj odredbi, koja precizira kakvo oružje sa sobom mora ponijeti brodovlasnik, ponavlja se povećanje tonaže i naoružanja.³⁰ Brodovlasnik je bio obavezan priskrbiti: osam prsnih oklopa-pancira odnosno osam korača, osam kapa sa štitnikom, osam kaciga odnosno osam željeznih šešira s vizirom, osam štitova, četiri stotine sulica odnosno strijela, osam samostrijela od roga odnosno od drva, četiri na stremen, četiri na vreteno odnosno na pesarolu, sto pedeset strjelica za svaki samostrijel na stremen, a pedeset strjelica za svaki samostrijel na vreteno odnosno na pesarolu, dva vretena, ako sa sobom nosi samostrijel na vreteno, odnosno dvije pesarole, ako sa sobom nosi samostrijele na pesarolu, dvije kuke za zapinjanje, dva konopca i jednu maistru po svakom samostrijelu.³¹ Količina naoružanja povećava se za

²⁷ Ista količina naoružanja bila je i u VS. Samo se to odnosilo na brod od 300 do 400 miljara. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137.

²⁸ ZS, knj. IV., gl. X.: “Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar broda zvanoga nava i banzon ili kojega drugoga plovila od pet stotina do nepunih sedam stotina miljara”. *Statuta Iadertina*, str. 403.

²⁹ Ista količina naoružanja bila je i u VS. Odnosi se na brod od 500 do 700 miljara. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137–138.

³⁰ ZS, knj. IV., gl. XI.: “Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar svakoga broda zvanoga nava odnosno kojega drugoga plovila od sedam stotina miljara i više od toga”. *Statuta Iadertina*, str. 403.

³¹ Ista količina naoružanje bila je i u VS. Odnosi se na brod od preko 700 miljara. Cjelokupne odredbe o naoružanju broda u VS izdanom 1255. nalaze se u gl. 29. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137–138.

25%. Prvi put se spominje konopac. Interesantno je da je prema ovoj odredbi na većem brodu bilo manje kuka za zapinjanje.

S XI. glavom prestaju odredbe koje određuju odnos tonaže broda i naoružanja. Kao što se iz bilježaka može vidjeti, sve odredbe o naoružanju broda su prepisane iz VS, samo su izostavljeni časnici koji trebaju nadgledati ukrcaj oružja.³² Ti časnici se izričito spominju u DS. Ta odredba govori o tome kakva je kazna za brodovlasnike koji prekrše te odredbe. Kazna je bila globa u dvostrukom iznosu vrijednosti oružja koje je nedostajalo. Polovica od kazne je imala pripasti trgovcima koji su unajmili brod, a druga polovica komuni. Na taj se način štitio interes trgovaca i komune. U krajnjoj liniji komuni nije bilo svejedno da li su njihovi brodovi opljačkani ili su sretno stigli na odredište.

Treba napomenuti da je Brunelli kod obrađivanja zadarskih pomorskih odredbi izrazio sumnju u mogućnost da su se te zadarske odredbe primjenjivale u stvarnom životu, te izražava sumnju da je sve to doslovno prepisano iz VS, bez ikakvog smisla, jer je po njemu nemoguće da je zadarsko brodogradništvo u to doba imalo tako veliku tonažu. Kao ključni argument za svoju tvrdnju ističe nedostatak odredbi o časnicima koji će nadgledati utovar oružja.³³ Treba se, međutim, prisjetiti da je Zadar prije malo više od stotinu godina od donošenja statuta u par navrata uništio mletačku flotu, tako da to uopće nije nemoguće. Također je u ZS bilo određeno da pomorski suci nadgledaju da li su brodovi propisno naoružani, pa otpada Brunellijeva teza da zbog nepostojanja odgovarajućih službi koje su nadgledavale naoružanje broda, možemo smatrati da zadarske odredbe uopće ne korespondiraju sa stvarnošću.³⁴ Da pomorska trgovina Zadra cvjeta u XIV. st., vidimo po tome što je Mletačka Republika 1334. god. dozvolila Zadranima da primjenjuju sve ugovore koji su od davnine sklopljeni (*ab antiquo inita*) između Zadra i drugih gradova i zemalja.³⁵ Da su se statutarne odredbe primjenjivale u praksi, govori nam jedan podatak iz 1307. god. koji upućuje na to da se Zadrani nisu voljeli služiti mletačkom redakcijom (*Novi statutu*), zbog oštih kazni prema prekršiteljima. Te je godine Veliko vijeće Venecije donijelo zaključak da se Zadranima i Dubrovčanima zabranjuje kupovati brodove, osim ako dadu jamstva da će, služeći se tim brodovima, primjenjivati mletačke propise i snositi sankcije koje

³² Interesantno je da u DS kod naoružanja trgovačkog broda postoji odredba koja govori o službenicima koji su dužni pogledati brod prije i poslije polaska, kako bi ustanovili je li cjelokupno potrebno oružje na broju. U knj. VIII., gl. 78./2/ i gl. 79/1/. A. MARINOVIĆ, *Dubrovačko pomorsko pravo: Prvi dio*, Književni krug, Split, 1998., str. 327–328.

³³ V. BRUNELLI, n. dj., str. 16–17.

³⁴ ZS, knj. IV., gl. XII.: “Kazna za gospodara zbog manjka oružja: prije nego brod razvije jedra pomorski suci dužni su snagom položne prisege utvrditi da li gore navedeno oružje postoji”. Ova odredba jasno govori da su pomorski suci bili zaduženi za kontrolu naoružanja broda. *Statuta Iadertina*, str. 405; R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138. Cjelokupne odredbe o naoružanju broda u VS izdanom 1255. nalaze se u gl. 29.

³⁵ Ivan BEUC, Statut zadarske komune iz 1305. godine, *Vjesnik Državnog arhiva u Rijeci*, sv. II., Rijeka, 1954., str. 678.

propisuju ti propisi.³⁶ Da su se te odredbe primjenjivale u praksi, vidimo i po tome da je za provođenje pomorskih propisa prema ZS trebala nosivost od sto miljara, dok se u VS za provođenje neke mjere uzima tonaža broda od 200 miljara.³⁷

Oružje se u zadarskim pomorskim odredbama zadnji put spominje u odredbi koja određuje mornarevu prisegu kod ukrcaja na brod.³⁸ Tu se među ostalim stvarima koje se navode u mornarevoj prisezi, od mornara tražilo da drži oružje na brodu kao što je to bilo propisano u V. glavi. Istu takvu odredbu imamo i u VS.³⁹ Od oružja se u ZS najčešće spominje samostrijel.

U DS imamo odredbe o naoružanju komunalnih brodova, kao i o plovidbi u konvoju. Međutim, te su odredbe načelne prirode i ne preciziraju kako mora biti naoružan brod dubrovačke komune. DS je isto tako određivao naoružanje trgovačkih brodova pod utjecajem Venecije, ali u manjoj mjeri.⁴⁰ Bilo je određeno da svaka kondura, barkuzij i svako drugo plovilo, nosivosti od dvadeset dubrovačkih milijara, što iznosi 8,4 tone i više, prilikom plovidbenog poduhvata treba biti opskrbljeno odgovarajućim naoružanjem. Odgovornost je bila na brodovlasniku. Interesantno je da i DS kod naoružanja trgovačkog broda ima odredbu koja govori o službenicima koji su dužni pogledati brod prije i poslije polaska kako bi ustanovili je li cjelokupno potrebno oružje na broju. U DS se oružje na brodu spominje još u dvije odredbe Reformacije koje su donesene 23. 4. 1361. godine.⁴¹ Ponovno se spominju kondura i barkuzij, koji imaju nosivost od 20 dubrovačkih milijara naviše, što iznosi 8,4 tone. Reformirane odredbe su puno detaljnije i navode oružje koje smo već spomenuli u ZS, a također provjeravaju naoružanje broda u odnosu na prethodne odredbe. Najveća je novost da službenici za pregled oružja moraju biti vlastelini, i to da prva odredba naglašava odgovornost brodovlasnika, a druga odgovornost mornara za nedostatak oružja.

U SS je samo kratko određeno da nokjeri i mornari moraju nositi oružje na brod i da ga ne smiju otuđivati tokom plovidbenog poduhvata. Međutim, ne spominje se odgovornost brodovlasnika za naoružanje broda; a isto tako nije rečeno kakvo oružje moraju nositi mornari i nokjeri niti se to oružje usklađuje s veličinom broda.⁴²

³⁶ ISTO, str. 679.

³⁷ Lujo MARGETIĆ, *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, Radovi HAZU, 465, knj. XXXII., Zagreb, 1993., str. 90.

³⁸ ZS, knj. IV., gl. XIV.: “Riječi prisege koju polaže mornar pri ukrcaju na neki brod”. *Statuta Iadertina*, str. 407.

³⁹ Takvu odredbu imao je VS donesen 1255. za vrijeme dužda Zena, gl. 39 i 40. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 131.

⁴⁰ DS, knj. VIII., gl. LXXVIII.: “O oružju koje treba nositi na svakom brodu” (C.D.E.), i ista knj., gl. LXXIX.: “O mornarima svakog plovila koje oružje moraju sa sobom nositi” (C.D.E). A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 327–328.

⁴¹ DS, Reformacije, str. X., gl. IX.: “O oružju koje se mora nositi na plovilima”; gl. X.: “O istome. I tako dalje”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 426–427.

⁴² U DS se naoružanje mornara trgovačkog broda spominje u knj. VIII., gl. 78./2/ i gl. 79/1/, dok se u SS

PISARI U POMORSKIM ODREDBAMA ZADARSKOG STATUTA

Pisari se od svih dalmatinskih statuta najčešće spominju u ZS i DS. U odredbama o pisarima uočljiva je najveća sličnost s VS, pogotovo Zenovim statutom.⁴³ Za razliku od ZS i DS, SS nema odredbe o pisarima, što se može objasniti kako malom nosivošću splitskih brodova, tako i time što splitski zakonodavci nisu smatrali potrebnim da to posebno pismeno naglašavaju.

Prvi put se pisar spominje u II. gl. koja govori o vađenju pritege iz broda, o stavljanju željeza, bakra, olova, kositra i strojeva u neobrađenu stanju umjesto pritege. Pri tome je trebao biti prisutan gospodar broda, nokjer i pisar kao, očigledno, treća po važnosti osoba na brodu. Poslije toga se pisari spominju u kontinuitetu od šest odredbi tako da možemo reći da je to poglavlje o pisarima. ZS, kako je već napomenuto, i inače ima raznih poglavlja unutar svojih statutarnih knjiga u puno većoj mjeri nego što su to imali drugi dalmatinski statuti, bez obzira na to o kojoj se pravnoj grani radi.

Tako se pisar drugi put spominje u XV. glavi koja govori o tome da je svaki brod nosivosti od stotinu do nepune dvije stotine miljara obvezan imati pisara kojega će provjeriti pomorski suci. Njegova se služba sastojala od zapisivanja broja i težine roba koja se ukrcava na brod i obveze da tu robu obilježi svojim znakom. Brodovlasnici su izabirali pisara i predstavljali ga pomorskim sucima na odobrenje. Pisar je trebao biti iz zadarskog područja. U protivnom je brodovlasnik bio dužan komuni platiti kaznu od dvadeset solada velikih mletačkih denara, a pisar deset solada velikih mletačkih denara. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁴⁴

Vrlo je slična prva odredba DS koja spominje pisare.⁴⁵ Ona određuje da svaki brod nosivosti veće od šesto spuda (modija)⁴⁶ mora imati jednog pisara kojemu je dužnost da popisuje sve mornare, kako one koji plove na udio tako i one koji plove za plaću, zatim svu robu pojedinačno, također i entege. Umjesto pomorskim sucima brodovlasnik je pisara morao predstaviti knezu i Malom vijeću kako bi tamo položio zakletvu. Začudo globu od šest perpera zbog nedostatka pisara nije plaćao brodovlasnik nego nokjer sa svojom družinom. Polovica od te globe pripadala je prijavitelju, a polovica komuni. Očigledno se to odnosi na slučaj kada je brod bio iznajmljen nokjeru

naoružanje na trgovačkom brodu spominje u knj. VI., gl. LXI.: “O istome”, gdje se navodi da su nokjeri i mornari dužni nositi oružje i ne smiju ga založiti. Kazna je 5 libara, jedina je iznimka kupovanje drugog oružja. U SS se ne spominje naoružanje komunalnih brodova. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 327–328; *Statut grada Splita*, str. 787.

⁴³ ZS, knj. IV.; pisar se spominje 31 put u gl. II, XV., XVI, XVII., XVIII., XIX., XLIII., LI., LX. *Statuta Iadertina*, str. 397, 407–411, 431, 437 i 443.

⁴⁴ Kod Tiepola, gl. 17. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 132.

⁴⁵ DS, knj. VII., gl. II.: “O brodovima koji moraju imati pisara”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205.

⁴⁶ Inače je nosivost broda koji je prema DS morao imati pisara bila manja nego u ZS. Prema odredbi glave II. knjige VII., ta je nosivost iznosila 600 dubrovačkih modija, što je iznosilo oko 25.200 tona, dok je u zadarskom slučaju iznosila sto zadarskih miljara, što iznosi 47.600 tona. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205.

i mornarima. Da je tako, vidimo po daljnjem tekstu koji kaže: *Ako bi pak brod bio nosivosti preko tisuću spuda, a ne bi imao pisara, prije rečeni moraju platiti globu od 20 perpera, a ako bi plovio za plaću, tu globu treba platiti patrui ili patrui broda.* Očigledno je da je odgovornost za pisara bila podijeljena: ako su brod iznajmili mornari, globu su plaćali mornari, a u obrnutom slučaju brodovlasnici.

Iduća, XVI. glava govori da su i pisari primljeni izvan Zadra trebali položiti prisegu da će svoju službu obavljati prema odredbama ZS.⁴⁷ Za pisare su u tom slučaju odgovorni brodovlasnik i nokjer koji trebaju ispitati njihovo znanje. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁴⁸ Takve odredbe nema u DS.

Sljedeća, XVII. glava govori o tome da svaki brod od dvije stotine miljara i više mora imati dva pisara, a njih, kao i u slučaju XV. glave, moraju odobriti pomorski suci. Takve odredbe nema u DS, ali zato ima u VS koji je izdan od strane dužda Zena.⁴⁹ Ista je kazna za prekršitelje kao i u XV. glavi. DS nigdje ne predviđa da je na brodu, ma koje veličine, potrebno imati dva pisara.

Pri kraju poglavlja o pisarima u XIX. glavi se govori o pisarovoj prisezi.⁵⁰ U prisezi je bilo navedeno kako pisar mora na najbolji mogući način obavljati svoju službu na brodu. Pisar je bio dužan u svoju bilježnicu sam ili sa svojim kolegom, ako je brod nosivosti veće od dvjesto miljara, unijeti apsolutno sve što se na brod ukrcava i važe, isto tako su pisari trebali upisivati u svoje bilježnicu ime trgovaca čiju su robu prevozili, i obilježavati to u bilježnici znakom tog trgovca. Pisar je morao dati svakomu trgovcu i mornaru, ako bi to oni zatražili, popis svih njihovih stvari prema zabilješkama koje je imao u bilježnici, a također se trebao pobrinuti da to isto napravi i njegov kolega pisar, ako ih je bilo više na brodu. Pisar je imao rok od četiri dana otkako brod razvije jedra za sređivanje svoje bilježnice. U slučaju da su kasnije, tijekom plovidbe, trgovci sklapali međusobne sporazume i ugovore na brodu, on je to trebao na njihov zahtjev zapisati i kasnije im izdati prijepis, također po njihovom zahtjevu. Pisar priseže na sveta Božja evanđelja, kao što je to bio običaj u srednjem vijeku. Pisar je bilježio i robu koju su na brod donosili mornari na svoj račun, također im je bio dužan predočiti popis njihove robe na njihov zahtjev. Pisar je kao službeno lice također morao zabilježiti sve sporazume i ugovore što su ih brodovlasnici sklapali s mornarima i to je trebao zapisati u bilježnicu. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁵¹

Istu odredbu imamo i u DS. Odredba kojom se pisarima određuje zakletva

⁴⁷ Pisareva se prisega u ZS spominje u gl. XIX. knj. IV. *Statuta Iadertina*, str. 411. U DS pisarska se prisega spominje u knj. VII., gl. LXVII. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 221.

⁴⁸ Kod Zena, gl. 41. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 134.

⁴⁹ Ista ovakva odredba postoji u VS, koji je donesen za dužda Zena, gl. 41. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 134.

⁵⁰ ZS, knj. IV., gl. XIX.: “Pisareva prisega o obavljanju vlastite službe na bilo kojem brodu”. *Statuta Iadertina*, str. 411.

⁵¹ Kod Tiepoli, gl. 17. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 132–133.

zadnja je glava VII. knjige DS.⁵² Jedina razlika u odnosu na ZS je u tome što se ne spominje nosivost broda i što pisar umjesto četiri dana ima rok od tri dana da sredi svoju bilježnicu.

U XVIII. glavi neophodnost pisara na brodu proširuje se na svako plovilo i brod-nava koji prevoze trgovačku robu uz plaćanje brodarine. Tako je takav brod morao imati jednoga pisara koji će isto tako biti izabran kao i pisari na većim brodovima. Time se je zapravo prisililo sve trgovačke brodove da sa sobom vode pisara, bez obzira što je odredba XV. glave pisare propisivala samo za brodove čija je tonaža bila veća od stotinu miljara, što je u to doba u svjetskim razmjerima bila velika tonaža. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁵³ Takve odredbe nema u DS.

Također, prema XX. glavi ugovora koji su bili sklopljeni između brodovlasnika broda manjega od stotinu miljara i trgovaca morao je zapisati bilježnik ili su trebali biti sklopljeni pred svjedocima. Time se XX. glava nadovezuje na XVIII. glavu koja govori da svi brodovi koji se bave trgovačkim prijevozom robe za drugoga moraju imati pisara. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁵⁴ Takve odredbe nema u DS.

Poslije XX. glave pisari se više ne spominju u ZS do XLIII. glave. Ta glava uređuje odnose između brodovlasnika i mornara. Brodovlasnik je mornaru s kojim je sklopio ugovor o putovanju na jednu smjenu,⁵⁵ obvezan platiti prekovremeni rad ako je taj mornar na brodu služio preko tog roka, razmjerno vremenu mornareve plovidbe preko određenog roka. Ova odredba je vrlo humana jer štiti interese radnika, a ne samo poslodavca i govori o visokoj socijalnoj uređenosti komune. U ZS ima još par odredbi koje štite mornare, a o tome nešto kasnije. Pisar je bio dužan zapisivati godinu, mjesec i dan kad su se mornari sporazumjeli s gospodarima, kako bi se točno znalo vrijeme ugovora i prekoračenje tog vremena mornarske službe. Takve odredbe nema u DS.

Glava LI. je obvezivala brodovlasnikovog namjesnika da se pobrine da pisar svaki primitak i izdatak zapisuje u bilježnicu. U ovoj glavi se izričito naglašava: *Budući da ono čemu se daje pismeni oblik obično lakše ostaje u pamćenju, glasom ove odredbe hoćemo i nalažemo da svaki zamjenik odnosno namjesnik bude obvezan pobrinuti se da svi primitci i izdatci na brodu-navi odnosno plovilu koje mu je povjereno budu zapisivani u pisarevu bilježnicu.* U protivnom, riječ zamjenika nije imala snagu u odnosu na brodovlasnikovu prisegu u slučaju bilo kakvog spora između njih dvojice. Na taj se način komuna pobrinula da namjesnici ili zamjenici brodovlasnika budu savjesni i preventivno je sprječavala mogućnost spora. To isto pokazuje visoku razinu povjerenja u pisanu riječ i pisani iskaz, kao i na kontinuitet komunalnog života iz antike. Mora se uzeti u obzir da su u vrijeme donošenja ZS 1305. godine u većem dijelu Europe zakletve svjedoka, Božji sud, pa i sudski dvoboji bili glavno dokazno

⁵² DS, knj. VII., gl. LXVII.: “Zakletva pisara brodova”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 221.

⁵³ Isto takvu odredbu imao je VS. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 132–133.

⁵⁴ Isto takvu odredbu imao je VS. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 132–133.

⁵⁵ Po ZS smjena je trajala do Sv. Andrije. *Statuta Iadertina*, str. 431, bilj. 21.

sredstvo.⁵⁶ Pisareve bilježnice se u ZS inače spominju sedam puta.⁵⁷ U DS se isto spominje pisarova bilježnica, ali u pomalo drugačijem kontekstu.⁵⁸ U toj kratkoj odredbi pisar je umjesto zamjenika morao zapisati sve entege u brodsku knjigu, a njemu se kao osobi javne vlasti poklanja apsolutna vjera. Što u osnovi dođe na isto.

U jednoj glavi ZS pisar je bio zadužen za zaštitu zdravstvenog stanja mornara.⁵⁹ Prema toj odredbi bilo je u nadležnosti nokjera ili pisara ocijeniti mornarevu bolest. Tako je pisar, kao najobrazovanija osoba na brodu, došao u položaj komisije za bolovanje. To je još jedna pomorska odredba koja štiti interese i poslodavca i posloprimca. Takve odredbe nema DS.

Jedini naš statut koji više od ZS u pomorskim odredbama spominje pisare je DS. Također, DS izričito daje pisarima veće odgovornosti u prijavljivanju vlastima komune nepravilnosti koje se događaju na brodu. Dok se u ZS pisari spominju u devet glava, u DS se spominju u dvanaest glava.⁶⁰ Pisari se od svih dalmatinskih statuta najčešće spominju u DS i ZS.⁶¹ Odredbe o pisarima su u DS poslije ZS najbolje obrađene, tako da se pisari u DS spominju u dvanaest glava. U knjizi VII. DS spominju se u jedanaest glava.⁶² U DS pisareva se bilježnica spominje u dvije glave, a u ZS u tri glave.⁶³

Najveća razlika između dubrovačkih i zadarskih odredaba o pisarima je u tome što je prema DS službena osoba komune dok se u Zadru on više bavi privatnim pravom. Treba na kraju reći da su pisari u DS pod daleko manjim utjecajem Venecije nego u ZS. Najme sve odredbe o pisarima u ZS su prepisane iz Venecije, kao što je vidljivo iz bilježaka. Isto tako je, kao što je to Marinović dobro primijetio, pisar najvjerojatnije morao biti plemićkog staleža, kao osoba od povjerenja dubrovačke aristokratske komune, a kasnije Republike, iako se to u odredbama koje spominju pisare nigdje ne spominje. Ali prema analogijama to možemo pretpostaviti s velikom sigurnošću. Tako su tek 1597. godine dubrovački brodovi bili lišeni obveze da na putovanje vode pisara vlastelina.⁶⁴

⁵⁶ Marc BLOCH, *Feudalno društvo*, Zagreb, 1958., str. 138–151. Iz ovoga izuzima Italiju, kao i općenito cijeli Sredozemni bazen.

⁵⁷ ZS, u gl. XIX. četiri puta, kao i u XLIII. i LI. gl., knj. IV. *Statuta Iadertina*, str. 411, 431 i 437.

⁵⁸ DS, knj. VII., gl. XLV.: “O entegama koje pisar broda mora zapisati”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 217.

⁵⁹ ZS, knj. IV., gl. LX.: “Gospodar je obavezan svoga oboljeloga mornara koji boravi na brodu pripomoći živežom”. *Statuta Iadertina*, str. 443.

⁶⁰ Pisari se u DS spominju u knj. VII., u gl. II, VI, IX, XXVIII, XXXIV, XXXVII, XL, XLV, XLVI, LXVII, kao i u knj. VIII., u gl. LXXX. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205, 207, 208, 212, 214–217, 221 i 328.

⁶¹ ZS, knj. IV.; pisar se spominje 31 put u gl. II, XV., XVI, XVII., XVIII., XIX., XLIII., LI, LX. *Statuta Iadertina*, str. 397, 407–411, 431, 437 i 443.

⁶² DS, knj. VII., gl. II., VI., VIII., IX., XXVIII., XXXIV., XXXVII., XL., XLV., XLVI. i LXVII. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205, 207, 208, 212, 214–217 i 221.

⁶³ DS, knj. VII., gl. XLV. i LXVII. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 217 i 221; ZS, knj. IV., gl. XIX.; četiri puta, i to u gl. XLIII. i LI. *Statuta Iadertina*, str. 435–437.

⁶⁴ A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 134.

ODREDBE O TOME ŠTO JE DOPUŠTENO NA BROD PONIJETI TRGOVCIMA, VOJNICIMA I SVEĆENICIMA

U ovom poglavlju se navodi što pojedinci na brodu smiju, a što ne smiju nositi sa sobom na brod tijekom plovidbenog poduhvata. Te su odredbe prepisane iz mletačkog Statuta navium ili Capitulare nauticum do 1255., iako te odredbe postoje i u ranijem Tiepolovom statutu. U VS te iste odredbe zapisane su pod rednim brojem LV.–LX., dok se kod ZS nalaze pod rednim brojem XXV.–XXX.⁶⁵ Obrađuje se plovidba ne samo po Jadranu već po cijelom Sredozemlju. Interesantno je da su Venecijanci 1248. god. Zdranima dali mogućnost da svu robu koju izvoze iz Tunisa, Sicilije, Romagne i barbarskih zemalja slobodno uvoze u Veneciju, dakako, plaćajući daće koje su plaćali i sami Venecijanci. Čak je Venecija jamčila za svaki ugovor koji bi zadarski trgovci postigli u stranim zemljama.⁶⁶

U prvoj se glavi određuje da svaki mornar, vojnik ili svećenik ima pravo kao osobnu prtljagu ukrcati samo jednu škrinju, što je i razumljivo imamo li u vidu male tonaže srednjovjekovnih brodova.⁶⁷ U protivnom je plaćao brodarinu. U ovoj glavi su bili diskriminirani sluge koji nemaju pravo na škrinju. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁶⁸ Prema Margetićevom prijevodu spomenute XXV. glave, u tekstu stoji da je slugama izričito zabranjeno unošenje sanduka s robom, što isto imamo u VS i DS.⁶⁹

Prema idućoj glavi bilo je moguće kao postelju na brod donijeti perinu u težini od četrdeset libara.⁷⁰ U slučaju da je netko već imao postelju i donese perinu, plaća za postelju brodarinu kao i za bilo koji drugi trgovački teret. Za perinu težu od 45 libara, isto se plaćala brodarina. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁷¹ To je bila nužna mjera kako ne bi došlo do pretovarenosti broda. Interesantno je da se u ovoj glavi spominju samo zakupnici, to jest trgovci koji plove sa svojom robom i mornari kojih ionako ima najviše na brodu, a ne spominju se svećenici, vojnici i sluge.

U sljedećoj glavi sprječava se donošenje više drva nego što jednoj osobi treba za vrijeme pomorskog poduhvata za ogrjev.⁷² Na taj način se sprječava pretovarenost

⁶⁵ Komentare tih statutarних odredbi objavili su R. Predelli i A. Sacerdoti. Za te komentare mletačkih pomorskih odredbi je naš pravni povjesničar, akademik Magetić, ustvrdio da daju bolji pregled mletačkih pomorskih odredbi od rada Pardessus, koji se do sada najčešće citirao u našoj literaturi. Usp. L. MARGETIĆ, *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava*..., str. 88–89.

⁶⁶ I. BEUC, n. dj., str. 631.

⁶⁷ ZS, knj. IV., gl. XXV.: “Svaki trgovac ili mornar ili vojnik ili pak svećenik smije na brod ukrcati samo jednu škrinju”. *Statuta Iadertina*, str. 417.

⁶⁸ U Tiepolovom imamo u gl. 30, kod Zena u gl. 55. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 143.

⁶⁹ L. MARGETIĆ, *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava*..., str. 89.

⁷⁰ ZS, knj. IV., gl. XXVI.: “Dopuštenje udijeljeno mornarima i zakupnicima broda da na brod ponesu perinu od četrdeset libara”. *Statuta Iadertina*, str. 417.

⁷¹ U Tiepolovom imamo u gl. 31, kod Zena u gl. 56. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 143.

⁷² ZS, knj. IV., gl. XXVII.: “Nijedan trgovac ni mornar ne smije ukrcavati u brod drva osim onih koja im

broda koja je u ono, kao i u današnje vrijeme mogla izazvati pomorsku nesreću. Isto tako su se na taj način sprječavali i požari na brodu, što su mogli izbiti u slučaju nekontroliranog grijanja na drva. U ZS se više puta spominje požar kao uzrok havarije.⁷³ Ta je odredba važila za svaki brod s palubom bez obzira na nosivost, iako možemo smatrati da su svi brodovi s palubom imali za to doba veliku nosivost. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁷⁴ Suvišna drva su pripadala brodovlasniku.

U idućoj glavi govori se o tome koliko vina i vode može svaki sudionik pomorskog poduhvata ponijeti na putovanje.⁷⁵ Dopuštena mjera tekućine za nošenje sa sobom zvala se je bigoncij, što je iznosilo četiri zadarska modija za vino i isto toliko za vodu. Sličnu takvu odredbu imamo i u VS.⁷⁶ Trebamo uzeti u obzir da je vino u ono doba bilo jednako dragocjeno, pa čak i dragocjenije od vode jer je voda često bila pokvarena i na kopnu, a kamoli ne na moru. Zato ne čudi jednaka količina vina i vode koju je bilo dopušteno i obvezno nositi sa sobom u jednom smjeru putovanja preko mora i *Barbarije*. Za druge krajeve je mjera tekućine bila manja, a iznosila je 2½ modija vina i vode, isto obvezno. U slučaju da je tko prekoračio odobrene mjere, taj se višak uračunava u njegove miljare i kantare.⁷⁷ Pod ovu odredbu je spadao svaki brod s palubom nosivosti od stotinu miljara naviše.

U sljedećoj glavi govori se o količini brašna i dvopeka koju sudionik pomorskog poduhvata može ponijeti sa sobom.⁷⁸ Za sve sudionike pomorskog poduhvata vrijede u slučaju brašna i dvopeka, kao i kod neophodne tekućine, ista pravila. Svi koji idu izvan Jadrana smiju sa sobom uzeti dva zadarska modija brašna i dvopeka s tim da ima pravo u povratku obnoviti svoje zalihe brašna i dvopeka. U slučaju da je ponio više, taj višak uračunavao mu se u njegovim miljarima i kantarima. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁷⁹ Ne spominje se poimenično nosivost broda, ali je logično da se radi o brodu iste nosivosti kao i u cijelom poglavlju. U zadnjoj glavi ovog poglavlja specificira se kako se prekršaj prevelikog unošenja prtljage na brod ima sankcionirati.⁸⁰ Prema toj odredbi

dostaju za njihov put”. *Statuta Iadertina*, str. 417–419.

⁷³ ZS, knj. IV., gl. XXI.: “Pošto trgovačka roba bude smještena na brod-navu nosivosti stotinu miljara ili više, prema odredbama Zadarskoga statuta, nju moraju čuvati gospodari broda”, i gl. XXIII.: “Oštećenje robe koja se nalazi na brodu imaju procijeniti pomorski suci: nakon procjene neka suci nalože da se trgovci obeštete: isto tako, iskrсне li spor izvan Zadra, suci onoga mjesta moraju presuditi”. *Statuta Iadertina*, str. 411–413.

⁷⁴ U Tiepolovom imamo u gl. 32, kod Zena u gl. 57. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 143.

⁷⁵ ZS, knj. IV., gl. XXVIII.: “Koliko je vina i vode dopušteno donijeti na brod onomu koji će putovati preko mora i Barbarije odnosno u druge krajeve”. *Statuta Iadertina*, str. 419.

⁷⁶ U Tiepolovom imamo u gl. 33, kod Zena u gl. 58. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138.

⁷⁷ Mornarski miljari i kantari se spominju u IV. knjizi ZS u gl. XXVIII., XXIX., XXX., LIII., LIV. i LXVII. *Statuta Iadertina*, str. 419, 439–441 i 449.

⁷⁸ ZS, knj. IV., gl. XXIX.: “Količina brašna i dvopeka dopuštena onima koji su nakanili preko mora ili u druge krajeve izvan Jadrana”. *Statuta Iadertina*, str. 419.

⁷⁹ U Tiepolovom imamo u gl. 34, kod Zena u gl. 59. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138.

⁸⁰ ZS, knj. IV., gl. XXX.: “Tko god ukrca na brod više nego je imao ukrcati, neka je za taj višak dužan

svatko tko bi ukrcao na brod više nego što mu je potrebno za pomorski poduhvat, za taj je višak bio obavezan platiti brodovlasniku dvostruku brodarinu na račun svoga miljara odnosno kantara. Odredba se odnosi na svaki brod veći od sto miljara. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁸¹

Sve je prepisano iz VS, kao što se može vidjeti iz bilježaka. Kada već spominjemo miljare i kantare i odredbe koje reguliraju koliko se pojedini brod može natovariti, moramo napomenuti da se već u statutu Pietra Zianija daje stalna odredba kako se brod ne smije nakrcati osim dvije stope poviše križa, s time da kasnije imamo ograničenje na samo jednu i pol stopu za brodove koji imaju određen broj godina plovidbe. U statutu Pietra Zianija, međutim, nedostaje apsolutna količinska granica tovarjenja u kantarima (mjera) izjednačena s maksimalnim kapacitetom broda u miljarima. Ta mjera, koja točno određuje količinu tereta što se prema nosivosti broda može ukrcati, dana je u Tiepolovim statutima⁸² Teret broda se zbraja u kantarima mjera, a nastavlja se u Zenovim statutima.⁸³ miljar je iznosio 1000 libara (mjera), a kantar je iznosio 150 velikih libri što je iznosilo 71.224 kg; prema odredbi brod veličine 1000 miljara nije mogao imati teret veći od 150 kantara. Tako je brod veličine jednog milijuna libara nosio najviše 225.000 libri tereta, što znači da je odnos veličine broda i nosivosti tereta bio 4:1.

Ovakvih zadarskih odredbi pretežno nema u drugim našim statutima. Također je i DS imao odredbu koja je već spomenuta, a koja je diskriminirala slugu.⁸⁴ Začudo, u Dubrovniku nema odredbe koja bi regulirala koliko tko može sa sobom ponijeti osobnih stvari, hrane i vode za piće.

U SS imamo takvu odredbu⁸⁵ gdje je navedeno da Kurija prema prilikama određuje koliko žita i dvopeka mogu sa sobom ponijeti učesnici pomorskog poduhvata, a za prekršitelje je važila ista kazna kao da krijumčare žito. Međutim, u ovoj odredbi za razliku od zadarske ne precizira se količina žita i dvopeka koja se može ponijeti.

ODREDBE O HODOČASNICIMA, PUTNICIMA I POKLISARIMA

Za razliku od drugih pomorskih odredbi, u ZS ove odredbe nisu strogo povezane međusobno. Na to utječe i njihova malobrojnost. Hodočasnici se u IV. knjizi ZS

platiti dvostruko na račun miljara”. *Statuta Iadertina*, str. 419.

⁸¹ U Tiepolovom imamo u gl. 35, kod Zena u gl. 60. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138.

⁸² Tiepolovi statuti, gl. I. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 127.

⁸³ Zenov statut, gl. 102. “Koje lađe i drugi brodovi su dužni krcati u kantarima”. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 127–128.

⁸⁴ DS, knj. VII., gl. X.: “O djetićima trgovaca”. Tekst: “Nijedan djetić trgovaca ne smije nositi sanduk na bilo kojem brodu koji isplovljava iz Dubrovnika, a iznajmljen je od dubrovačkih trgovaca.” A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 208.

⁸⁵ SS, knj. VI., gl. L.: “O onome tko plovi morem izvan Jadrana”. *Statut grada Splita*, str. 781.

spominju samo jedanput i tu su oslobođeni odgovornosti za štete koje mogu zadesiti brod.⁸⁶ Ta se odredba odnosila na brod od preko sto milijara koji je u cijelosti dan u najam hodočasnicima. Ni mornari na tom brodu nisu bili uključeni u nadoknadu štete. Hodočasnici i trgovci koji su bili na brodu dijelili su štetu ravnopravno prema njihovom iznosu u cjelokupnoj brodarini, s time da je isplatu hodočasničkog dijela štete plaćao sam brodovlasnik. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁸⁷

U kasnijim Reformacijama ZS hodočasnici se spominju samo još jednom, a ta odredba datira iz 1448., indikcije jedanaeste, dana 15. mjeseca srpnja.⁸⁸ Iz teksta ove odredbe se vidi da to nisu bili hodočasnici samo iz Zadra, već i iz okolnih hrvatskih mjesta, iako se Hrvati tu izrijeком ne spominju. Odredba je bila donijeta zbog stalnih svađa između brodovlasnika i hodočasnika.

Određivala je da se hodočasnici ne mogu ukrcavati na brod koji je manji od tri stotine stara.⁸⁹ U protivnom bi brodovlasnici bili kažnjeni s dvadeset pet libara malih po svakoj stotini stara. Ta se kazna imala razmjeno podijeliti na tri dijela između tužitelja, duždeve riznice i ostalih brodova. Interesantan je u ovoj glavi ZS dio u kojem se naglašava duždeva riznica. U svim prijašnjim pomorskim odredbama iz IV. knjige globa se je dijelila između tužitelja i komune.⁹⁰ To svjedoči da je Zadar poslije drugog dolaska pod mletačku vlast godine 1409. puno više izgubio od svoje samouprave nego za prethodnih mletačkih vladavina.

Brodovlasnici su bili dužni u kneževom uredu pismeno prikazati nosivost svojih brodova koji su namijenjeni za hodočasnike s imenima vlasnika broda. Ako se ne bi pokorili ovoj odredbi, bio im je zabranjen prijevoz hodočasnika u roku od dvije godine. Brodovlasnici su smjeli prevoziti najviše dvadeset ljudi i jednoga konja na stotinu stara. Tu imamo primjer da je komuna, doduše uz asistenciju Venecije, i te kako brinula o sigurnosti ljudi i tereta. Čak je u duhu srednjovjekovne komunalne ekonomije odredila pravičnu cijenu prijevoza tako da hodočasnici ne bi bili prepušteni na milost i nemilost brodarka. Hodočašće tamo i nazad nije stajalo više od 50 solada po svakomu čovjeku i jedan dukat u zlatu po svakomu konju. Ovo je jedini primjer da se u ZS spominje koliko brod smije biti opterećen.

⁸⁶ ZS, knj. IV., gl. XXXI.: “Hodočasnici nisu obvezni nadoknaditi štetu koja se dogodi na jarbolu, jedrenici, jedrima, kormilima ili sidrima, nego neka umjesto njih gospodar broda bude dužan platiti dio koji ih zapada”. Imamo također u ZS i gl. LV.: “Od koje su količine na više mornari prisiljeni pridonositi naknadi havarije, kvara na moru”. *Statuta Iadertina*, str. 421 i 441.

⁸⁷ Kod Zena, gl. 78. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 150. Ovo se nadovezuje na prethodnu bilješku.

⁸⁸ ZS, Reformacije, gl. CXXXIV.: “Prijevoz hodočasnika u Rim”. *Statuta Iadertina*, str. 621–623.

⁸⁹ Jedan star je prema Marinoviću iznosio 66 kilograma, dok je prema Luetiću iznosio oko 420 kilograma. Radovan VIDOVIĆ, *Pomorski rječnik*, Logos, Split, 1984., str. 411.

⁹⁰ U IV. knj. ZS izričito se na osam mjesta naglašava da globu treba platiti u korist komune (gl. II., IV., XIII., XV., XVIII., XXXVI., XL. i LXXXIII.). *Statuta Iadertina*, str. 395–397, 405, 407, 409, 425, 427–429 i 459–461.

U ovoj se odredbi spominje admiral koji je trebao provjeriti da li su brodovi i njihova posada spremni i opskrbljeni svime što je bilo potrebno za pomorski poduhvat. Admiral je bio obvezan knezu podnijeti izvješće o njihovoj spremnosti za pomorski poduhvat. Ako brodovi nisu bili spremni, bili su izbrisani s liste brodova za prijevoz hodočasnika i nigdje u Zadarskom distriktu nisu smjeli ukrcavati hodočasnike pod prijetnjom kazne od stotinu libara malih. Spominju se pojmovi zadarski distrikt i admiral, a ti se pojmovi ne spominju u pomorskim odredbama IV. knjige ZS.⁹¹ I inače je ukrcaj putnika za Rim mogao biti obavljen samo u zadarskoj luci. Hodočasnici se ne spominju u splitskim i dubrovačkim pomorskim odredbama.

Iako su trgovci, koji su pratili svoju robu na putovanju, i hodočasnici bili najčešći putnici u srednjem vijeku, Zadar ima odredbe u kojima se izričito spominju putnici. Prva odredba ZS koja izričito spominje putnike odnosi se na rješavanje sporova koji bi izbijali na brodu.⁹² Prema toj odredbi svaka je strana u sporu prije iskrcavanja u roku do pet dana trebala sucu predati zalog za postupak. Tek poslije predaje zaloga stranke su se iskrcavale s broda i išle na sudsku raspravu. U slučaju da u roku od petnaest dana nijedna strana nije zatražila raspravu, svakoj se je stranci vraćao zalog i taj je spor bio gotov. Istu takvu odredbu imamo i u VS.⁹³ Iznimka je bio nedostatan zalog, a tada je sudac odlučivao. Strana koja ne daje zalog ili daju nedovoljan, gubi zalog, a strana pokorna može od suprotne strane oduzeti dovoljno da se osigura u svađama. Izuzimaju se sporovi kojima je bio obvezan presuditi knez i suci. Primjenjuje se samo na brodove s palubom od stotinu miljara.

U zadnjoj odredbi u kojoj se izričito spominju putnici određeno je da nitko nije izuzet od dužnosti plovidbenog poduhvata, pa ni putnici.⁹⁴ Kazna je iznosila pet libara malih mletačkih denara svaki put. Četiri petine te kazne pripadale su komuni, a jednu petinu dobivao je tužitelj. Ova se odredba odnosila na svaki brod s palubom. Također je i u SS određeno da nijedan trgovac, ni parun, ni brodski putnik ne može obavljati službu čuvanja i stražarenja na brodu za nekog drugoga, već mora osobno vršiti službu stražarenja i nadzora kad na njega dođe red.⁹⁵ Prijestupnik je morao platiti globu u visini 40 solida poslije svakog prekršaja. Za razliku od ZS, ne navodi se točno kome se mora platiti kazna, vjerojatno brodskoj udruzi. Interesantno je da takve odredbe nema u DS i VS. O ovome će biti više riječi kada se bude obrađivao pojam brodske udruge.

Osim hodočasnika, putnika, trgovaca i, naravno, mornara, kao putnici po

⁹¹ Admiral se spominje samo u ovoj glavi ZS. *Statuta Iadertina*, str. 621–623. Admiral se u statutima dalmatinskih gradova još spominje samo u DS, i to u knj. I., gl. XVII, XXXI; knj. II., gl. XIV., XXX.; knj. VI., gl. XVIII.; knj. VIII, gl. LII. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 294–295, 300, 302, 307, 317, 324–325.

⁹² ZS, knj. IV., gl. XXXV.: “Kako se neriješeni sporovi koji su izbili među putnicima na nekome brodu imaju riješiti nakon što brod pristane u luci”. *Statuta Iadertina*, str. 423–425.

⁹³ U Tiepolovom imamo u gl. 43, kod Zena u gl. 83. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 146.

⁹⁴ ZS, knj. IV., gl. XXXVII.: “Nitko ne smije dati da tkogod straži mjesto njega na brodu, nego je obvezan osobno držati stražu”. *Statuta Iadertina*, str. 425.

⁹⁵ SS, knj. VI., gl. LXVI.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 791.

službenoj dužnosti u ZS se spominju poklisari. Doduše, samo jednom odredbom, ali zato vrlo detaljno.⁹⁶ U toj odredbi se odlučuje kolika će biti plaća poklisarima s obzirom na razna mjesta kamo su bili slani u ime zadarske općine. Ovdje će biti detaljnije imenovana samo ona mjesta u kojima je brod izričito spomenut kao prometno sredstvo za poklisare.

Za Rab je predviđeno deset libara u malim mletačkim denarima i plaćena brodarina brodom. Ako je poklisar bio upućen u Senj, Krk, Osor ili u Cres, trebao je dobiti deset solada u velikim mletačkim denarima i brod. Ako je bio upućen u Rijeku, trebao je dobiti dvadeset libara i brod. Poklisar koji je išao u Pulu ili Poreč, trebao je dobiti dvadeset pet libara u malim mletačkim denarima i brod. U slučaju da je išao u Trst ili Kopar, trebao je dobiti trideset libara i brod.

Poklisar koji je bio upućen u Mletke, koji su bili neka vrsta glavnog grada za Zadarsku komunu, trebao je dobiti više nego za gore spomenuta odredišta. Četrdeset solada u velikim mletačkim denarima kao plaću i troškove za mjesec dana, kao i osam groša dnevnicе ako stoji više od mjesec dana i, naravno, brod. Za Jakinsku Marku i obalu poklisar je dobivao pedeset libara u malim mletačkim denarima za prvi mjesec. U slučaju da je ostao više od mjesec dana, za dnevnicu je dobivao šest groša; znači, za $\frac{1}{4}$ manju dnevnicu nego u Mlecima. Dobivao je i brod te konje u slučaju potrebe. Zanimljivo je da se u odredbi o poklisarima spominje Karlo Anžuvinski, što potvrđuje starost ZS. Poklisar koji je bio upućen kralju Karlu, a on je bio preko Jadrana, trebao je dobiti tri libre u mletačkim velikim denarima za prvi mjesec, što je bila velika svota jer su libre bile i težinska jedinica. Za drugi je mjesec poklisar dobivao četrdeset solada u velikim mletačkim denarima. Tek ako je ostao više od dva mjeseca, dobivao je samo dvanaest groša dnevno, što je bilo za $\frac{1}{3}$ više nego u Mlecima poslije jednog mjeseca poslanstva. To pokazuje veliku važnost što ju je komuna poklanjala Anžuvincima. Sigurno je da tako velike plaće nisu bile samo za troškove poslanstva, već i za darove kralju i njegovim dvorjanima. Naravno, poslanik je dobivao i brod. Kada je poklisar išao u Rimsku kuriju,⁹⁷ trebao je dobiti dvjesto libara i brod. Ako je poklisar bio upućen u Dubrovnik, dobivao je dvadeset solada u grošima i brod.

Zanimljivo je da su se i najmanje razdaljine radije prevaljivale morem nego kopnom, što zorno govori o stanju srednjovjekovnih cesta. Ako je poklisar išao u Nin, trebao je dobiti četrdeset solada u malim mletačkim denarima, te povrh toga brod, ako putuje morem, odnosno konje putuje li kopnom. Isto tako, poklisar koji je išao u Vranu, dobivao tri libre u malim mletačkim denarima i brod ako je išao morem, odnosno konje ako je tu malu razdaljinu odlučio savladati kopnim putem. Ista je odredba vrijedila za poklisare ako su išli u Bribir ili Skradin, s time da su dobivali pet libara.

⁹⁶ ZS, knj. I., gl. XII.: “Primjerena i dolična plaća koja se ima dodijeliti glasnici i poklisarima”. *Statuta Iadertina*, str. 109–113.

⁹⁷ Misli se na Rim.

Zanimljiv je tekst odredbe o poklisarima koji idu u priobalne i otočne dalmatinske komune, u kojoj se nigdje ne spominje brod. Očigledno je to izostavljeno omaškom ili se je to samo po sebi podrazumijevalo. Poklisar za Šibenik dobivao je deset libara u malim mletačkim denarima, za Trogir petnaest libara u malim denarima, za Split deset solada u velikim mletačkim denarima i za Omiš ili Hvar osamnaest libara u malim mletačkim denarima. Očigledno se je plaća poklisara povećavala razmjerno udaljenosti. Poklisar koji je bio upućen u Korčulu trebao je dobiti dvadeset pet libara u malim denarima, a u ovoj zadnjoj odredbi o poklisarima se opet spominje brod.

Interesantno je da za razliku od ostalih naših statuta u kojima se u pomorskim odredbama često spominje Dalmacija kao pojam, u zadarskim pomorskim odredbama toga nema. Jedino je odredba o poklisarima iznimka iako, strogo uzevši, to nije pomorska odredba jer se tu spominju svi veći dalmatinski gradovi i otoci s izuzetkom Brača i Senja. Treba napomenuti da se u ZS u odredbi o poklisarima spominju samo putovanja u primorska mjesta, a poslanici imaju poslove s kopnene strane samo u svojoj najbližoj kopnenoj okolici; najudaljeniji je kraljevski grad Knin. Dubrovčani pak imaju puno istaknutije veze s kopnom. Njihovi poslanici odlaze u Bosnu i Rašku (Srbiju). To pokazuje značaj kopnene trgovine za razvoj Dubrovnika iako nema sumnje da su se dubrovačka kopnena i pomorska trgovina skladno nadopunjavale. Isto vrijedi, iako u manjoj mjeri, i za splitske poklisare. Ta odredba nije prepisana iz VS i pokazuje da je Zadar imao puno jaču pomorsku trgovinu i kontakte preko mora negoli kopnenu trgovinu i općenito kopnene kontakte, osim sa svojim kopnenim zaleđem, u što možemo ubrojiti i kraljevski Knin. To je u jednu ruku čudno, to prije ako imamo u vidu da je Zadar od svih dalmatinskih komuna imao najveći komunalni distrikt.

Također, Dubrovnik i Split imaju odredbe o poklisarima. U DS je isto određena plaća za poklisare-poslanike koji idu u razne krajeve morem i kopnom. Pomorske gradove s kojima su Dubrovčani trgovali možemo podijeliti u nekoliko geografskih skupina. U skupini tzv. Gornje Dalmacije (*Dalmatia Superior*) spominju se poimence Kotor, Bar, Ulcinj i Skadar, u tzv. Donjoj Dalmaciji (*Dalmatia Inferior*) Omiš, Split, Trogir, Zadar i ondašnja zahumska luka Drijeva (*Narentum*) na Neretvi. Posebno područje čine gradovi zapadne Istre od Pule do Trsta. U Albaniji su spomenuti Drač, Valona i predjel Arbanum, u Grčkoj Krf, Arta i primorski grad Tesalije Armiro. Talijanski jadranski gradovi svrstani su u tri geografske skupine: područje Mletaka (Venecija), čitava Jakinska Marka (područje Ancone) i područje Apulije od Brindisija do grada Vieste. Uočljiva je sličnost sa ZS jedino što se tiče srednjeg i sjevernog Jadrana, a jedina bitna razlika je što Dubrovčani održavaju intenzivne kontakte i s obje južne obale Jadrana.⁹⁸

SS također ima odredbe o poklisarima i mjestima u koja idu, ali je puno škrtiji od dvaju drugih naših statuta. SS spominje da poklisari, što se tiče pomorskog puta, idu u Veneciju, Ankonu, Marke, Istru, kao i u južni Jadran, Apuliju i Drač, što imamo i u

⁹⁸ DS, knj. II., gl. XXIV.: “O plaći poklisara”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 303–305.

DS. Kontakti s Apulijom i Dračem su logični jer se Split zemljopisno nalazi južno od Zadra. SS spominje poslanstvo u Ugarsku i Dunav; također se spominje Srbija i Bosna. Neodređeno se spominje putovanje u Dalmaciju i Hrvatsku.⁹⁹ Izričito se navodi da poslanici koji idu u Šibenik, Trogir, Omiš ili na dalmatinske otoke trebaju dobiti lađu.

ZS u svojim počecima ne poznaje jarbolarinu, već se ona javlja tek u Reformacijama, a ta odredba datira iz 1424. indikcije druge, dne 6. mjeseca svibnja.¹⁰⁰ U toj se odredbi navodi da je to stari običaj koji dotad nije bio popisao i kodificiran. Interesantno da se u toj odredbi uz zadarskog kneza Fantina de Ca de Pesaro, kojega je postavila Venecija, spominju i zadarski plemići: gospodin Gabrijel Nozdronja, gospodin Ivan Krišav, gospodin Fridrik Grisogono i gospodin Krešo Soppe. Neka od imena navedena u odredbi o jarbolarini su hrvatska.¹⁰¹ Svaki strani brod i putnička brodica, bez obzira na veličinu, koji bi se usidrio u zadarskoj luci, morao je službeniku komune tribun svaki put platiti tri libre malih denara. Gradovi koji su bili oslobođeni plaćanja jarbolarine bili su: prvo Otrant, Galipolje, Tarento, Briselli, Polignano i Rodio u pokrajini Apuliji. Znakovito je da su izuzev Galipolja sve to "talijanski" gradovi koji su izvan mletačke *terra ferme*. Dalmatinski gradovi nisu spomenuti jer se to vjerojatno podrazumijevalo s obzirom da su kao i Zadar bili priključeni članovi venecijanskog pomorskog imperija.

Dok u ZS, začudo, skoro da nema drugih odredbi koje bi regulirale pomorsko-carinsku problematiku, toga u našim drugim statutima ima podosta. Zbog važnosti luke, splitska je komuna za vrijeme svoje najveće autonomije, kad dolazi do sastavljanja gradskog Statuta, u nj unijela niz odluka koje su posvećene carinsko-lučkim problemima. Prema prvoj odredbi, koja je određivala pomorsku uvoznu carinu, svi splitski trgovci kada bi se vratili s plovidbenog poduhvata, trebali su platiti uvoznu carinu,¹⁰² ali u tekstu ove odredbe nije precizirano kolika bi ta carina bila. U slučaju da su se vraćali iz dalmatinskog područja: Dubrovnika, Zadra, Trogira, Šibenika, Omiša ili s otoka, nisu plaćali uvoznu carinu.

U narednoj odredbi SS točno je određeno kako se plaća uvezna carina; naime, svaki je brod nosivosti tisuću modija morao platiti pedeset solida, a ako je bio veće nosivosti, platio bi razmjerno svojoj veličini.¹⁰³ Nove statutarne odredbe koje su bile donesene 1350. potvrđivale su to isto.¹⁰⁴ Nova odredba se izričito poziva na prethodnu koja je regulirala pomorsku carinu, tako da možemo reći da je sve ostalo po starom.

⁹⁹ Split ima tu odredbu u knj. II., gl. XLV.: "O istome". *Statut grada Splita*, str. 419. Ona je puno kraća od dubrovačke i zadarske odredbe o poklisarima.

¹⁰⁰ ZS, Reformacije, gl. CXXXIII.: "Jarbolarina". *Statuta Iadertina*, str. 619–621.

¹⁰¹ Zadarski plemići s hrvatskim imenima su gospodin Gabrijel Nozdronja i gospodin Ivan Krišav.

¹⁰² Knj. VI., gl. XXXIV.: "O uvoznim carinama splitske komune." *Statut grada Splita*, str. 773.

¹⁰³ Knj. VI., gl. XXXV.: "O istome". *Statut grada Splita*, str. 775.

¹⁰⁴ Nove statutarne odredbe, gl. XIII.: "O uvoznjoj carini koju trebaju platiti brodovi i lađe". *Statut grada Splita*, str. 821.

Sličnu odredbu koja regulira plaćanje brodova koji uplove u luku i gdje se pravi razlika između brodova koji dolaze s područja Dalmacije i ostalih, ima i DS, a u kojemu su dane najpreciznije u usporedbi sa svim našim statutima.¹⁰⁵ Poseban položaj Dalmatinaca u odnosu na druge strance (u srednjem vijeku stranci su svi koji žive izvan određene jurisdikcije) vidi se iz odredbe DS gdje se navodi da svi Dubrovčani i Dalmatinci plaćaju komuni jednaku taksu za prodanu ribu, to jest desetinu njene prodane vrijednosti.¹⁰⁶ Dalmatinci su pred dubrovačkim sudom imali povlašten položaj, što je posebno spomenuto u jednoj odredbi.¹⁰⁷ Kako je kod naplate carine za strance često dolazilo do sukoba, odlučio je dubrovački knez s Malim i Velikim vijećem dana 3. lipnja 1385. da svaki strani trgovac koji doveze trgovačku robu u Dubrovnik radi prodaje, treba platiti carinu u visini od 3% vrijednosti robe.¹⁰⁸ Oslobođeni plaćanja bili su Venecijanci, Dalmatinci, Jakinjani (Ankonitanci), Slaveni i oni (ne spominju se poimenično u toj statutarno odredbi) s kojima su Dubrovčani sklopili dogovore o oslobađanju od plaćanja carine.¹⁰⁹

ODREDBE O BRODOVLASNICIMA, ZAMJENICIMA, ORTACIMA I TRGOVCIMA, KAO I OŠTEĆENJE ROBE KOD POMORSKOG TRANSPORTA

Poslije odredbi o pisarima, u naredne tri glave ZS govori se o odgovornosti brodarka prema trgovcima za robu koja ima je bila povjerena. U prvoj glavi, koja je regulirala tu problematiku, bilo je određeno da roba koja se ukrca na brodu postaje odgovornost brodovlasnika.¹¹⁰ U toj glavi se naglašava važnost pismenih dokumenata jer je brodovlasnik koji je pismeno preuzeo robu isto tako bio dužan i pismeno vratiti trgovcu robu u istom stanju. Postojale su iznimke od tog pravila koje su brodovlasnika oslobađale odgovornosti, a to je bilo: *osim ako ta roba nije propala zbog nasilja ili u požaru, ili ako je nije uništila oluja, ili pak, ako nije bacana odnosno pobacana s broda*. Iz tog se vidi, iako se to u ovoj glavi izričito ne spominje, da je brodovlasnik bio

¹⁰⁵ DS, knj. I., gl. XIII: “O jarbolarini stranaca koji dolaze morem”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 294.

¹⁰⁶ Knj. odredaba dubrovačke carinarnice 1277., Reformacije, gl. LVI: “Prihod ribarnice, trga (tržnice) i luke”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 371–372.

¹⁰⁷ DS, n. dj. (5), 312 – knj. III., gl. XIX: O parnicama između Dubrovčana i Dalmatinaca.

¹⁰⁸ Knj. odredaba dubrovačke carinarnice 1277., gl. LIII.: “O carini za strance”. A. MARINOVIĆ, n. dj., 370–371.

¹⁰⁹ Jedan od brojnih posrednih dokaza tome da su se Dubrovčani osjećali Dalmatincima jest, na primjer, kada dubrovački pomorci prosvjeduju 1257. g. kod kneza Fridrika Frankopanskog protiv plaćanja lučke pristojbe arboratika u senjskoj luci ovim riječima: “*quod nullum debebant soluere tributum in portu Senie et quod nulla ciuitas Dalmatina in alia ciuitate Dalmatie soluere debet arboraticum*”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 165, bilj. 246.

¹¹⁰ ZS, knj. IV., gl. XXI.: “Pošto trgovačka roba bude smještena na brod-navu nosivosti stotinu miljara ili više, prema odredbama Zadarskoga statuta, nju moraju čuvati gospodari broda.” *Statuta Iadertina*, str. 411–413.

oslobođen odgovornosti za propast robe prema pravilu o havariji. Potpuno istu odredbu, kao ZS i VS,¹¹¹ samo bez spominjanja pisanog ugovora i kraćim tekstom ima i SS.¹¹² Takve odredbe nema u DS.

U sljedećoj glavi istog poglavlja brodovlasnik je bio obvezan prijaviti trgovcu njegovu robu istog dana po uplovljavanju ili sljedećeg dana, a trgovac je trebao vidjeti tu robu prije nego što bi je brodovlasnik postavio na brodsku palubu tako da trgovac može ocijeniti u kakvom je stanju roba transportirana i u slučaju lošeg transporta odmah tužiti brodovlasnika.¹¹³ U slučaju da je trgovac oteo s preuzimanjem robe, na tonažu od stotinu milijara za svaki dan kašnjenja plaćao je pet libara malih mletačkih denara, a ako je tonaža broda bila veća ili manja, obračunavalo se proporcionalno. Međutim, ako je brodovlasnik trebao otploviti radi drugoga putovanja, mogao je iskrcati trgovčevu robu, a troškove prijevoza te robe mogao je nadoknaditi na račun robe. Iznimke su bile ostajanje u luci zbog nevremena, i ako je roba bila uništena. Na taj način su trgovci bili zaštićeni od zloupotrebe naplate kašnjenja u slučaju da je brod morao ostati u luci zbog nevremena. Iako se u ovoj glavi o tome ne govori, oštećenje robe se je sigurno računalo prema odredbama XXI. glave. Za spor su bili nadležni mjesni suci.¹¹⁴ Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹¹⁵ Kada i kako su brodovlasnici ili nokjeri dužni obavijestiti trgovce čija se roba prevozi na brodu vrlo je slično je regulirano u SS.¹¹⁶ Međutim, u splitskoj odredbi se ne precizira rok iskrćavanja, ne regulira se točno nadoknada za kašnjenje, ne spominju se mjesni suci, i ne navodi se mogućnost da brodovlasnik isplovi i ostavi trgovčevu robu. Interesantno je da takve odredbe nema u DS.

U idućoj glavi se podrobnije objašnjava kako suci trebaju suditi u slučaju spora između trgovaca i brodovlasnika.¹¹⁷ Oštećenje robe koja se je nalazila na brodu imaju procijeniti pomorski suci ako se brod nalazi u Zadru. Ako je do spora došlo izvan Zadra, morali su presuditi mjesni suci, ali onako kako su to pomorski suci radili u Zadru. Očigledno je da su suci te komune morali suditi prema odredbama ZS, osim ako

¹¹¹ Kod Zena, gl. 51. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 139.

¹¹² SS, knj. VI., gl. LXIII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 789.

¹¹³ ZS, knj. IV., gl. XXII.: “Gospodar broda nosivosti stotinu milijara ili više od toga, nakon što uplovi u luku radi istovara, obvezan je trgovcu prijaviti njegovu robu dopremljenu kod palubnoga otvora: tu je robu trgovac dužan preuzeti istoga ili sljedećega dana”. *Statuta Iadertina*, str. 413.

¹¹⁴ Time se je donekle kršila odredba knj. IV., gl. LXX.: “Odredbe Statuta Zadarske komune imaju se između zadarskih gospodara i mornara održavati svagdje i u drugim mjestima koji nalaže apsolutnu prednost zadarskog suda”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

¹¹⁵ Ista takva odredba donijeta je u Veneciji 3. lipnja 1281. godine od strane Velikoga vijeća. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 144.

¹¹⁶ SS, knj. VI., gl. LXIV.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 789.

¹¹⁷ ZS, knj. IV., gl. XXIII.: “Oštećenje robe koja se nalazi na brodu imaju procijeniti pomorski suci: nakon procjene neka suci nalože da se trgovci obeštete: isto tako, iskrsne li spor izvan Zadra, suci onoga mjesta moraju presuditi”. *Statuta Iadertina*, str. 415.

to između dviju komuna ili države nije bilo drugačije uređeno (na osnovu reciprociteta). Roba je trebala biti pregledana od strane sudaca prije iskrčavanja; ako u potpalublju suci nisu mogli dovoljno točno ustanoviti oštećenje robe, mogli su narediti da se roba iskrca radi lakšeg ustanovljavanja štete. Suci su poslije procjene određivali nadoknadu štete. Brodovlasnik je oslobođen nadoknade štete trgovcu u slučajevima požara ili oluje, gdje nema objektivne odgovornosti brodarka. Interesantno je da se ovdje ne spominje nasilje kao oslobađajuća okolnost, što se spominje u XXI. glavi, ali je u pitanju sigurno ili propust pisara ili se je to smatralo samo po sebi razumljivim. U slučaju tekuće robe trebalo je nadoknaditi štetu trgovcu bez obzira na okolnosti, ako se sucima činilo da je brodovlasnik kriv za loše skladištenje robe. Ako su trgovci iskricali robu s broda prije procjene sudaca nisu imali pravo ni na kakvu nadoknadu. Ova se je odredba odnosila na sva plovila bez obzira na nosivost i vrstu. Ovu odredbu imamo u VS, a nemamo u splitskim i dubrovačkim pomorskim odredbama jer Dubrovnik i Split nemaju pomorske suce. Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹¹⁸

Dok su prijašnje odredbe o oštećenju robe u ZS govorile o oštećenju robe koju su brodovlasnici prouzročili nehotice, u narednoj se glavi govori o namjernom potkradanju trgovca od strane brodovlasnika.¹¹⁹ Trgovac je trebao biti obeštećen za svaku vreću prekomorskoga pamuka sa 7 malih libara. Za pamuk iz *Romanje* ili Kalabrije nadoknada je iznosila 4 libre malih denara. Kazna za krađu vune iz *Barbarije*¹²⁰ ili Tunisa je iznosila 6 libara malih denara. Vuna iz Rote bila je jeftinija, 4 libre malih denara, dok je za drugu vrstu vune kazna iznosila četrdeset malih solada. Odredba se odnosila na svaki brod s palubom od stotinu miljara naviše. Ako je brodovlasnik odbijao platiti nadoknadu trgovcima, *Curia* i gospodin knez trebali su u roku od petnaest dana prisiliti brodovlasnika na plaćanje. Prvi i jedini put, izuzimajući zadnje četiri glave koje se odnose na berbu grožđa, da se poimenično spominje roba koja se prevozi. Takve odredbe nemamo u SS, DS i VS.

Kao što je ZS određivao obveze brodarka prema trgovcu, tako je isto odredio i obveze trgovaca prema brodovlasniku. Tako je bilo određeno da trgovac, prije nego što iskrca trgovačku robu s broda, mora potpuno isplatiti brodovlasniku brodarkinu ili dati dovoljan zalog.¹²¹ Taj se zalog morao otkupiti u roku od tri dana. U slučaju da to nije napravljeno u roku od tri dana, trgovac je gubio zalog. Ako i poslije toga

¹¹⁸ Kod Zena, gl. 53. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 140.

¹¹⁹ ZS, knj. IV., gl. XXIV.: “Obeštećenje trgovaca za svaku vreću pamuka, kako prekomorskoga tako onoga iz *Romanje* ili Kalabrije, kao vune iz *Barbarije* i Rote, što se kradomice iskrčava”. *Statuta Iadertina*, str. 415–417.

¹²⁰ Prevoditelji Statuta u bilj. 10 (*Statuta Iadertina*, str. 415) pogrešno su naveli da je *Barbarija* bila u Italiji. Stvarno je to bio naziv mediteranske obale Afrike koji se kontinuirano rabi od srednjega vijeka, osobito u plovidbenim priručnicima. Primjerice, E. MICHELOT, *Portolano Mare Mediterraneo*, Genova, 1825., str. 193–282.

¹²¹ ZS, knj. IV., gl. XLII.: “Trgovac je obavezan gospodaru broda namiriti brodarkinu, odnosno doznačiti mu dostatan zalog prije nego se roba udalji s broda”. *Statuta Iadertina*, str. 429–431.

brodovlasniku nije bila isplaćena brodarima od strane trgovaca, brodovlasnik je imao pravo od trgovčeve robe na brodu zadržati robe u vrijednosti brodarine. Na taj način je brodovlasnikov interes bio zaštićen. Potpuno istu odredbu, samo s kraćim tekstom, ima i SS.¹²² Takve odredbe nema ni DS i VS.

U jednoj zadarskoj odredbi je bilo određeno da se ugovor između brodovlasnika i njegovih ortaka mora poštovati bez obzira na okolnosti. Takvu odredbu ima i VS.¹²³ U slučaju prekršaja te odredbe, strana koja je bila kriva morala je platiti kaznu od dvadeset groša, od čega bi pola išlo strani koja se je držala dogovora, a pola komuni. Također se tu usput spominje da se ugovor sklopljen između mornara i brodovlasnika ne smije prekršiti.

U jednoj drugoj zadarskoj odredbi je detaljnije određeno kako se sporazum sklopljen između mornara i brodovlasnika treba poštovati, ali je ona detaljnije obrađena u poglavlju o mornarima.

Vrlo slična odredba SS je sprječavala sudionike pomorskog poduhvata da neopravdano razvrgnu ugovor.¹²⁴ Ortak koji je bez opravdanog razloga odbio otići na plovidbeni poduhvat, trebao je platiti komuni 2 libre, a ostalim ortacima koji su otišli na plovidbeni poduhvat druge 2 libre. Nemirno more se je računalo kao olakotna okolnost, tako da je prekršitelj u tom slučaju morao platiti samo 20 solida. Isto tako je polovicu globe trebalo dati komuni, a drugu polovicu ortacima koji su otplovili. Razlika u odnosu na zadarsku odredbu je samo u tome što se u splitskoj odredbi nigdje izričito ne zabranjuje mogućnost da brodovlasnik istjera ortaka; ne navode se mornari niti se spominje nemirno more kao olakotna okolnost. U slučaju da je to isto napravio mornar prema brodovlasniku, globa je iznosila 20 solida. Istu (novčanu) kaznu trebao je platiti poslodavac ako iznevjeri posloprimca. Interesantno je da takvih odredbi nema u DS.

U idućoj po redu odredbi, koja regulira sporove između ortaka, bilo je određeno da se ti sporovi moraju riješiti brzo i bez buke, po skraćenoj sudskoj proceduri. Pri tome se je kao uvjet za ubrzani postupak tražilo da je brod natovaren i spreman za polazak. Za ubrzani postupak nisu bili nadležni pomorski suci već Curia. U slučaju da se jedna od pozvanih stranaka nije pojavila, automatski je gubila. Takvu odredbu imamo i u VS.¹²⁵

U SS također imamo odredbu koja govori o potrebi da se pomorski sporovi

¹²² SS, knj. VI., gl. LXIX.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 793.

¹²³ ZS, knj. IV., gl. XL.: “Gospodar broda ne smije istjerati ortaka, niti ortak smije napustiti brod, a ugovori među njima neka s poštuj”. *Statuta Iadertina*, str. 427; VS, 38. gl. Tiepolovih i 97. gl. Zenovih odredbi. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 143.

¹²⁴ SS, knj. VI., gl. XXXII.: “O onima koji zaključe ugovor o ortaštvu za plovidbu morem”. *Statut grada Splita*, str. 773.

¹²⁵ ZS, knj. IV., gl. XLI.: “Glede svakog spora koji izbije među ortacima na istom brodu neka se postupi po kratkom postupku radi objavlivanja presude”. *Statuta Iadertina*, str. 435–437; VS, 45. gl. kod Tiepola i 86. kod Zana. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 146.

rješavaju po hitnom postupku.¹²⁶ Ti su se sporovi mogli bez tužbe i redovitog sudskog postupka riješiti i završiti i za vrijeme crkvenih blagdana, što se ne spominje u prethodnoj zadarskoj odredbi. Takve odredbe, koje odobravaju rad suda za vrijeme blagdana, imamo i u ZS, ali tek u Reformacijama, gdje se navodi da knez može riješiti sporove između stranaca koji su na proputovanju u Zadru, a isto tako i sporove između stranaca i Zadrana.¹²⁷ Doduše, tu se nigdje izričito ne spominje pomorstvo, ali je očigledno da ta odredba obuhvaća i strane trgovce koji dolaze morem.

U DS također imamo sličnu odredbu koja ubrzava pomorske sporove.¹²⁸ Prema toj odredbi, ako je među sudionicima (brodovlasnicima, trgovcima, mornarima i nokjera) pomorskog poduhvata došlo do nesuglasica prije nego što bi počeo plovidbeni poduhvat, bili bi odmah pozvani pred Kuriju i nisu imali pravo ni na kakvu odgodu. Također, u DS imamo još jednu odredbu koja o tome jasnije govori.¹²⁹ Imamo i u Hvarskom statutu istu odredbu s tim da je hvarska odredba puno sličnija splitskoj nego dubrovačkim odredbama.¹³⁰ Iz svih se ovih odredbi vidi da je u interesu naših komuna bilo da se plovidbeni poduhvati odvijaju bez smetnje.

ZS je u drugoj odredbi detaljno regulirao kako se imaju rješavati sporovi između ortaka na brodu.¹³¹ Prema toj odredbi bilo je određeno da, ako među ortacima na brodu, od kojih svaki ima udjela na brodu, dođe do svađe i zbog te svađe brod ne može ploviti, a da bi šteta za brod i komunu, u čijem je interesu bilo da brod plovi, bila manja, bude omogućeno svakom od ortaka da taj brod stavi na javnu dražbu. Brod se je predavao onom tko više ponudi, bio on ortak ili ne bio, bez obzira na koju drugu statutarnu odredbu. Prodaja se je mogla izvršiti samo u Zadru. Potpuno istu odredbu imamo u SS, samo se tu, na kraju odredbe, ne spominje da se ta odredba može primjenjivati samo u Splitu.¹³²

I Dubrovnik je imao sličnu odredbu.¹³³ Prema njoj je svaki brodovlasnik ili njegov zamjenik mogao prodati brod, osim u zemlji Saracena, Tatara i u Omišu.¹³⁴

¹²⁶ SS knj. VI., gl. LXXI.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 793.

¹²⁷ ZS, Reformacije, gl. LXXVIII.: “Sporovi između tuđinaca na proputovanju i Zadrana neka se rješavaju u svako doba”. *Statuta Iadertina*, str. 575.

¹²⁸ DS, knj. III., gl. XVI.: “Pozvan (pred Sud) u vezi onoga što se odnosi na sadanje (prvo) putovanje neka ne ima (neka mu se ne odobri) rok (odgode)”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 312.

¹²⁹ DS, knj. VIII., gl. X.: “O pozvanom (na Sud) koji je već nastupio putovanje”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 323.

¹³⁰ Hvarski statut, knj. V., gl. XVI.: “O sudovanju u pitanju pomorstva”. *Statuta communitatis Lesinae (Pharae) / Hvarski statut*, (preveo i priredio Antun CVITANIĆ), Književni krug, Split, 1991., str. 167.

¹³¹ ZS, knj. IV., gl. XLVI.: “Ako zbog nesloge koja izbije među ortacima brod prestane ploviti, neka je bilo komu od ortaka slobodno dati ga na dražbu na zadarskom području”. *Statuta Iadertina*, str. 433.

¹³² SS, knj. VI., gl. LII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 783.

¹³³ DS, knj. VII., gl. XIV.: “O patrunima koji hoće prodati svoj brod”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 209.

¹³⁴ Interesantno da se u ZS u gl. LIX. i LXIV. knj. IV. spominje uz prodaju broda u kršćanskim zemljama i prodaja broda u zemljama Saracena, s time da je u tom slučaju brodovlasnik bio dužan nadoknaditi

Tome se nisu mogli usprotiviti mornari, bilo da su plovili na udio u dobiti ili za plaću. Pretposljednja rečenica iz ove odredbe u potpunosti odgovara pomorskim odredbama iz ZS i SS; ona reguliraju prava suvlasnika broda na prodaju broda. Navodim je u cijelosti: *I ako bi većina patruna htjela prodati brod ili ga između sebe staviti na javnu dražbu, manjina se tome ne smije usprotiviti.*

Zanimljivo je napomenuti da se u ZS, kao i u ostalim statutima srednjovjekovnih komuna, daje apsolutna prednost sudu matične komune. Čak ako bi došlo do suda u drugom mjestu, ako taj sud ne bi uvažavao propise zadarskih statutarних odredaba, oštećena stranka je imala pravo tražiti pravdu pred sudom grada Zadra, gdje joj se trebalo suditi prema statutarним odredbama bez obzira na prethodnu presudu. U ZS se izričito navode samo sporovi između mornara i brodovlasnika.¹³⁵ Sličnu odredbu, koja daje apsolutnu prednost mjesnom zakonodavstvu, ima SS, ali se to ne odnosi samo na pravne odnose između brodovlasnika i mornara.¹³⁶ Interesantno je da toga nema u pomorskim odredbama DS, ali se to valjda samo po sebi podrazumijevalo.

Odnosi između namjesnika broda i brodovlasnika su ZS regulirani u glavi L. koja obvezuje namjesnika da u roku od tri dana po pristanku broda u zadarsku luku, treba brodovlasniku podnijeti račun o primitku i izdatku kao i tri dana da isplati brodovlasnika. U slučaju neažurnosti ostavljao mu se je rok od petnaest dana, a s istekom tog roka trebao je platiti dva solada po libri, a ako ni nakon toga roka ne bi namirio brodovlasnika, bio je prisiljen isplatiti mu dvostruku zaradu, a uz to globu od dva solada po libri. Iako se u glavi L. izričito ne spominju pisari, jasno je da račun može biti samo u pismenom obliku. Takvu odredbu imamo i u VS.¹³⁷

U SS imamo vrlo sličnu odredbu.¹³⁸ Umjesto roka od tri dana ima rok od pet dana s brodovlasnikom napraviti obračun. Također, ima rok od drugih pet dana za isplaćivanje brodovlasnika. U slučaju prekršaja globa je iznosila 2 solida na svaku libru duga. U splitskoj odredbi nije dodano da prekršitelj mora brodovlasniku platiti dvostruku vrijednost njegove zarade.

troškove prijevoza do Zadra. U ovim odredbama ZS ne spominje se dužnost brodovlasnika da nadoknade troškove prijevoza ako je brod bio prodan u kršćanskoj zemlji. Moguće je da se rečenica iz glave LIV. – ako je brodovlasnik prodao brod izvan Zadra u nekoj kršćanskoj zemlji, brodovlasnik je dužan u cjelini sav novac isplatiti navedenim mornarima – odnosi i na podmirenje troškova njihova povratka, kao i na moguće gubitke koje mornari imaju zbog prekida trgovine. *Statuta Iadertina*, str. 439–441, 443 i 447.

¹³⁵ ZS, knj. IV., gl. LXX.: “Odredbe Statuta Zadarske komune imaju se između zadarskih gospodara i mornara održavati svagdje i u drugim mjestima koji nalaže apsolutnu prednost zadarskog suda”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

¹³⁶ SS, knj. VI., gl. LXXII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 793.

¹³⁷ ZS, knj. IV., gl. L.: “Namjesnik broda, pošto pristane u zadarskoj luci, obvezan je u roku od tri dana gospodaru podnijeti račun o primitku i izdatku”. *Statuta Iadertina*, str. 437. Sličnu odredbu imamo u VS, samo se ne odnosi na zamjenika nego na brodovlasnika. Brodovlasnik je odgovoran sa svojom pokretnom imovinom. Zenovi statuti, gl. 85. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 147.

¹³⁸ SS, knj. VI., gl. LIII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 783.

Iz svega navedenog razvidno je da se i tu ZS velikim dijelom oslanjao na venecijanske odredbe jer od jedanaest zadarskih odredbi koje smo spomenuli u ovom poglavlju, čak ih je šest prepisano iz VS. Isto tako vidimo da su i splitske i dubrovačke pomorske odredbe koje reguliraju tu tematiku bile vrlo slične.

ODREDBE O POMORSKIM SUCIMA U ZADARSKOM STATUTU

ZS jedini od svih naših statuta ima odredbe o pomorskim sucima. Pomorski suci se spominju 26 puta u glavama XII., XV., XVII., XXII., XXIII., XXXII., XXXV., XXXVI. i XLV. knjige IV. ZS.¹³⁹ Čak ni u DS, koji sadrži razmjerno velik broj pomorsko-pravnih propisa, ne nalazimo ni jedan propis o nekom posebnom pomorskom sudovanju. Jedina je tu iznimka Zadar koji je, po uzoru na talijanske gradove Pisu, Amalfi, Genovu, Veneciju i Trani, imao već krajem XIII. i početkom XIV. stoljeća specijalni pomorski sud "*Curia consulum et maris*",¹⁴⁰ što svjedoči da je Zadar imao izrazito razvijeno pomorstvo i pomorsko pravno uređenje. Bez obzira na to što je u Zadru bio izrazit utjecaj Venecije u odnosu na druge dalmatinske komune, i drugi su gradovi i otoci u to doba donosili statute pod direktnim ili indirektnim utjecajem Venecije, ali u njima nema odredaba o pomorskim sucima, a ni takve pravne sredenosti koja karakterizira ZS. Samo prepisivanje venecijanskih pomorskih odredbi ne bi imalo nikakvog smisla da za to nisu postojale objektivne ekonomske i pomorske pretpostavke, jer bi po toj logici svi statuti koji su nastali pod mletačkim utjecajem imali iste pomorske odredbe. Da je to tako, vidi se iz toga što je Zadar već 1188. god. imao poseban sud koji je bio nadležan da uređuje između sporova Pizanaca koji su uplovili u zadarsku luku, za slučaj da oni nisu bili voljni rješavati taj spor pred redovnim zadarskim sudom.¹⁴¹ To govori da je Zadar više od sto godina prije donošenja statuta imao solidne osnove za osnivanje pomorskog suda.

Bliža i daljnja povijest Zadra pruža nam dovoljno dokaza da je Zadar zbog svog smještaja i plodne okolice dugo vremena bio najbogatiji dalmatinski grad i da je, prema tome, početkom XIV. st. imao veće mogućnosti za razvijeno pomorstvo od Dubrovnika.¹⁴² Za vrijeme druge mletačke vladavine (1409.–1797.) autonomija Zadra je znatno sužena, što se vidi iz kasnijih reformacijskih odredbi u kojima se vrlo rijetko spominje skupština plemića, i to samo uzgred. To sužavanje autonomije je i logično

¹³⁹ *Iudice maris*.

¹⁴⁰ A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 158. Vidi B. STULLI, "Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku", *Dubrovačko pomorstvo – U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku MDCCCLII–MCMLII*, str. 333–350, i tamo navedenu literaturu. O tome potanje BRUNETTI, *Diritto marittimo privato italiano*, vol. I., Torino, 1929.

¹⁴¹ I. BEUC, n. dj., str. 630.

¹⁴² U krajnjoj liniji, Dubrovnik je u doba donošenja svog Statuta 1272. godine već preko šezdeset godina bio pod mletačkim vrhovništvom, a nema tako sredene statutarne odredbe.

ako imamo u vidu da je Zadar za vrijeme druge mletačke vladavine bio vojno i upravno središte mletačke Dalmacije.

Pomorski suci se u ZS izričito navode u glavama XII., XV., XVII., XXIII., XXXVI. i XCVI. knjige IV., dok se u drugim glavama ZS izričito ne navodi da su to pomorski suci, ali je iz konteksta to jasno. U XXII. glavi spominju se mjesni suci, u XXXII. glavi određeni suci i u XXXV. glavi određeni gradski upravitelji odnosno suci.

Prva odredba koja izričito govori o pomorskim sucima je ona koja ovlašćuje pomorske suce da provjere prije isplivljivanja broda da li su brodovlasnici na brod ukrcali odgovarajuće naoružanje.¹⁴³

Iduća odredba koja spominje pomorske suce govori o potrebi da svaki brod od preko stotinu miljara nosivosti mora imati pisara koga će provjeriti pomorski suci. Na taj način pomorski suci se brinu za zakonitost na brodu jer je pisar na neki način produžena ruka komune.¹⁴⁴

Sljedeća odredba u kojoj se spominju pomorski suci isto spada u poglavlje o pisarima. Ona je ista kao prethodna što se tiče uloge pomorskih sudaca. Jedina je razlika što se povećava nosivost broda sa sto miljara na dvjesto, kao i broj pisara s jednog na dva.¹⁴⁵ Još jedna specifičnost ZS je spominjanje dvaju pisara na jednom brodu. U drugim našim statutima toga nema.

U glavi XXII. ne spominju se izrijeком pomorski suci već mjesni suci koji su dužni presuditi spor koji izbije između trgovaca i brodovlasnika kod istovara robe. Očigledno je da mjesni suci znače suce mjesta gdje se odvija istovar robe, a u Zadru taj isti spor pripada pod nadležnost pomorskih sudaca, iako se to u glavi XXII. nigdje izričito ne spominje.

Da je to tako, govori glava XXIII. koja određuje da oštećenje robe koja se nalazi na brodu imaju procijeniti pomorski suci koji su nakon procjene nalagali da se trgovci obeštete. Isto tako, ako je iskrsnuo spor izvan Zadra, suci onoga mjesta su morali presuditi, što jasno govori da su za sve pomorske sporove u Zadru bili nadležni pomorski suci.

Idući put se pomorski suci indirektno pojavljuju u glavi XXXII. koja je ovlašćivala brodovlasnike da osobno zadrže mornara koji je napustio brod prije isteka ugovora. U ovoj se glavi pomorski suci spominju kao za to određeni gradski upravitelji

¹⁴³ ZS, knj. IV., gl. XII.: “Kazna za gospodara zbog manjka oružja: prije nego brod razvije jedra pomorski suci dužni su snagom položne prisege utvrditi da li gore navedeno oružje postoji”. Ova odredba jasno govori da su pomorski suci bili zaduženi za kontrolu naoružanja broda. *Statuta Iadertina*, str. 405; R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137–138. Cjelokupne odredbe o naoružanju broda u VS koji je donesen 1255. nalaze se u gl. 29.

¹⁴⁴ ZS, knj. IV., gl. XV.: “Svaki brod od stotinu do nepune dvije stotine miljara obvezan je imati pisara koga će provjeriti pomorski suci; njegova služba”. *Statuta Iadertina*, str. 407.

¹⁴⁵ ZS, knj. IV., gl. XVII.: “Svaki brod od dvije stotine miljara i više mora imati dva pisara; i oni se moraju predstaviti pomorskim sucima i podvrgnuti se njihovom ispitu”. *Statuta Iadertina*, str. 409.

odnosno suci.¹⁴⁶ Istu takvu odredbu imamo i u VS.

U glavi XXXV., koja je regulirala sporove među putnicima na brodu, suci se spominju kao: *strane su dužne držati se onoga što sudac, odnosno u tu svrhu izabrani suci nađu za shodno o tome odlučiti*. Logično je da su to mogli biti samo pomorski suci, pogotovo stoga što se u idućoj glavi izrijekom spominju pomorski suci. Iz toga su bili izuzeti sporovi koje je bio obvezan presuditi gospodin knez s našim sucima. Ta fraza se spominje i u drugim pomorskim odredbama i sigurno se je odnosila na veleizdaju i druge teže krivične povrjede koje nisu bile u nadležnosti zadarskih pomorskih sudaca. Ovdje jedna zadarska glava odgovara dvjema glavama VS.¹⁴⁷

U XXXVI. glavi ZS izričito se naglašava da pomorski suci trebaju odrediti i dokinuti kaznu brodovlasniku ako ne bi iskrcao brod u naloženu roku. Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁴⁸ Iz ovoga se najjasnije vidi da su za sve pomorske sporove u Zadru bili nadležni specijalno određeni pomorski suci, koji se ponekad drugačije nazivaju. Iznimka su bili jedino pomorski sporovi koji su izbijali izvan Zadra, kao i teži slučajevi veleizdaje te teži slučajevi krivičnih djela za što su bili nadležni gospodin knez s našim sucima.¹⁴⁹ Sve dosad obrađene glave ZS koje spominju suce nalaze se i u VS, i u bilješkama je to i navedeno.

Pomorski suci se izričito spominju u XLV. glavi koja regulira raspodjelu nađenih izgubljenih stvari na moru među nalaznicima. U toj odredbi se ističe da nalaznici trošne brodice koja je napuštena trebaju tu brodicu dovesti u zadarsku luku kao bi dobili onu nagradu za svoj trud za koju pomorski suci ocijene da će biti zaslužena, razumna i primjerena. Pomorski suci su, očigledno, u Zadru obavljali ulogu koja je u Dubrovniku potpadala pod nadležnost brodskih pisara, raznih carinskih službenika, porijeklom plemića koji su bili nadležni za nadgledanje brodske opreme i broskog naoružanja. Kao u Dubrovniku, bilo je i u Splitu, samo u puno manjoj mjeri. Zanimljivo je da u Dubrovniku skoro nikad nije zaživjelo posebno pomorsko sudstvo.

Pomorski suci se još izričito spominju u glavama LXXXII. i LXXXIII. koje govore o brodicama što su angažirane u berbi grožđa i gdje su pomorski suci dužni da pregledaju jesu li brodice za prijevoz grožđa dobro opremljene. To je posebno

¹⁴⁶ ZS, knj. IV., gl. XXXII.: “Dopušteno je gospodaru broda osobno zadržati mornara koji se napuštajući brod ne drži dogovora i ugovora”. *Statuta Iadertina*, str. 421. Kod Tiepolova u glavi 39, a kod Zena gl. 80. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 145.

¹⁴⁷ Ovdje jedna zadarska glava odgovara dvjema glavama mletačkog statuta. Istu takvu odredbu imamo i u VS. U Tiepolovom imamo je u gl. 43 i 44, kod Zena u gl. 83 i 84. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 146.

¹⁴⁸ ZS, knj. IV., gl. XXXII.: “Pomorski suci vlasni su odrediti i dokinuti kaznu gospodaru, ako ne iskrcao brod u naloženom roku”. *Statuta Iadertina*, str. 425. Kod Zena, gl. 85. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 147.

¹⁴⁹ ZS, knez kao sudac spominje se u gl. XXIV. i XXXV. knjige IV., XII. gl. knjige I., VI. i IX. gl. knjige II. U glavi XXIV. spominje se: *Gospodin knez i njegov sudbeni dvor*. U glavi XXXV.: *Gospodin knez zajedno s našim sucima*. U gl. XII. knj. I.: *Gospodina kneza i njegova Sudbenog dvora*. U gl. VII. i IX. knjige II. spominje se: *Gospodin knez i Sudbeni dvor*. *Statuta Iadertina*, str. 415–417, 423–425.

zanimljivo jer su pomorske odredbe o berbi grožđa izvorno zadarske i nema ih u VS, a iz toga možemo zaključiti da su pomorski suci doista postojali i djelovali u Zadru, a ne, kako je Brunelli rekao, da se malo slobodno izrazimo, da su zadarske pomorske odredbe bile jedna farsa. O berbi grožđa će se detaljnije govoriti na kraju zadarskih odredbi.

Ovdje treba napomenuti da je nadgledanje ukrcaja broda u Veneciji padalo na pomorske suce *consoli mari*,¹⁵⁰ a izvan Venecije za to su bili zaduženi *potestates, duces, baiuli, castellani, rectores*,¹⁵¹ koji su dopuštali daljnji ukrcaj ako je teret bio u zakonskim proporcijama, i kažnjavajući u slučaju prekršaja. Ako je mjerenje bilo spriječeno olujom ili drugim razlozima,¹⁵² morala se je procjena obaviti u dobroj vjeri. U idućoj po redu odredbi Zenovog statuta¹⁵³ je bilo određeno da se poslije mjerenja obavljenog od strane službene osobe ništa ne smije ukrcati na brod.

ODREDBE O MORNARIMA NA ZADARSKIM BRODOVIMA

Ovih odredbi, koje izravno reguliraju status mornara na zadarskim brodovima, ima najviše, što je i razumljivo. I u drugim se pomorskim odredbama spominju mornari, ali pomorske odredbe koje će biti ovdje obrađene, izričito govore o dužnostima i obvezama mornara na brodu. Splitske pomorske odredbe koje reguliraju status mornara u velikom su mjeri prepisane iz ZS, što ćemo vidjeti kasnije. Međutim, između dubrovačkih odredbi o mornarima i zadarskih odredbi o mornarima postoji velika razlika.

Prva zadarska odredba, koja izravno regulira odnose između brodovlasnika i mornara, daje prednost trgovcima u izboru spavaćeg mjesta u odnosu na obične mornare.¹⁵⁴ Mornari nisu smjeli spavati od srednjega jarbola prema krmi, nego su mogli spavati poviše brodske šupljine. Sličnu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁵⁵ Od ovog pravila se je izuzimao brodovlasnik koji se u plovidbenom poduhvatu računao kao mornar. Više se u ZS nigdje ne pojavljuje brodovlasnik kao mornar. Zanimljivo je da se brodovlasnik kao mornar, samo u drugom kontekstu, spominje još i u DS i VS, kao što je u tekstu već spomenuto.¹⁵⁶ Kazna za mornare koji bi prekršili ovu odredbu bila je

¹⁵⁰ Zenov statut, gl. 44. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 128.

¹⁵¹ Zenov statut, gl. 45. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 128.

¹⁵² Zenov statut, gl. 46. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 128.

¹⁵³ Zenov statut, gl. 47. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 128.

¹⁵⁴ ZS, knj. IV., gl. IV.: “Mornari odnosno drugi koji su na mornarskoj plaći ne smiju zauzimati mjesto određeno trgovcima za spavanje”. *Statuta Iadertina*, str. 397.

¹⁵⁵ Tiepolo, gl. 5. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 127.

¹⁵⁶ DS, knj. VII., gl. XVI.: “O patrunu broda koji plovi kao mornar”. Brodovlasnik mornar je i u DS i u VS imao ulogu vršitelja nadzora nad brodom i robom koja je bila ukrkana na brodu, ali je u poslovima pomorske navigacije bio oslonjen na nokjera kao najstručniju osobu na brodu što se tiče pomorske

globa od pet solada velikih mletačkih denara u korist komune. Odredba se odnosila na sve brodove veće od sto miljara nosivosti. Jedino je trgovac mogao izuzeti mornare iz domašaja te naredbe.

Naredna odredba koja se izričito tiče mornara, određuje da mornari svoje oružje ne smiju otuđivati, a ta je odredba već objašnjena u poglavlju o oružju.¹⁵⁷

Iduća odredba je određivala da brodovlasnik može zadržati mornara na brodu dok dotični ne ispuni uvjete ugovora.¹⁵⁸ Zanimljivo je da se nigdje u ZS ne spominje mogućnost šibanja mornara.¹⁵⁹ Kazna mornara za neposluh je bila globa u iznosu dvostruke mornarske plaće i sudačka osuda. Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁶⁰ Odredba se je odnosila na sva plovila s palubom nosivosti veće od stotinu miljara. Takve iste odredbe nema ni u SS ni u DS, ali imaju odredbe koje reguliraju istu tematiku, o čemu će kasnije biti riječi.

Također je u ZS bilo određeno da brodovlasnik koji u roku nije isplatio mornare mora mornarima kao nadoknadu platiti dvostruko.¹⁶¹ Iz ove odredbe se vidi da mornari u Zadru nisu bili previše diskriminirani jer je i brodovlasnike čekala globa u dvostrukom iznosu ugovorene plaće, ali mornari nisu mogli brodovlasnika zatočiti niti ga tako prisiliti da se drži dogovorenog. Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁶² Takve odredbe nema u DS. Nešto slično nalazimo u SS gdje se navodi da brodovlasnik koji iznevjeri mornara mora platiti globu od 20 solida.¹⁶³

Naredna glava u kojoj se spominju mornari je određivala da je svaki sudionik pomorskog poduhvata osobno dužan stražariti na brodu.¹⁶⁴ Iz ove odredbe se vidi određena jednakost između svih sudionika pomorskog poduhvata jer su i trgovci, brodovlasnik, mornari i putnici bili dužni držati stražu. Kazna je iznosila pet libara malih mletačkih denara za svaku propuštenu stražu. Četiri petine te kazne su pripadale komuni, a jedna petina je bila ostavljena tužitelju. Odredba se je odnosila na svaki brod s palubom.

navigacije. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 210.

¹⁵⁷ ZS, knj. IV., gl. VI.: “Oružje koje mornari ponesu na brod neka se nipošto ne smije odnijeti sve dok su obvezni služiti na brodu”. *Statuta Iadertina*, str. 399.

¹⁵⁸ ZS, knj. IV., gl. XXXII.: “Dopušteno je gospodaru broda osobno zadržati mornara koji se napuštajući brod ne drži dogovora i ugovora”. *Statuta Iadertina*, str. 421.

¹⁵⁹ Šibanje se spominje u XX. gl. VII. knjige DS, s tim da se to odnosi na robove mornare, a SS u knj. VI., gl. LVIII. “O istome”, spominje se da parun može išibati mornara, ali bez prolijevanja krvi. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 210–211; *Statut grada Splita*, str. 787.

¹⁶⁰ Kod Tiepolovih u gl. 39, a kod Zena u gl. 80. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 145.

¹⁶¹ ZS, knj. IV., gl. XXXIII.: “Ako gospodar kroz osam dana po utvrđenome roku ne isplati mornare, obvezan im je platiti dvostruko”. *Statuta Iadertina*, str. 423.

¹⁶² Kod Zena, gl. 35., R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 139.

¹⁶³ SS, knj. VI., gl. XXXII.: “O onima koji zaključe ugovor o ortaštvu za plovidbu morem”. *Statut grada Splita*, str. 773.

¹⁶⁴ ZS, knj. IV., gl. XXXVII.: “Nitko ne smije dati da tkogod straži mjesto njega na brodu, nego je obvezan osobno držati stražu”. *Statuta Iadertina*, str. 425.

Također je i u SS određeno da nijedan trgovac, ni parun, ni brodski putnik ne može obavljati službu čuvanja i stražarenja na brodu za nekog drugoga, već mora osobno vršiti službu stražarenja i nadzora kad na njega dođe red.¹⁶⁵ Prijestupnik je morao platiti globu u visini 40 solida, poslije svakog prekršaja. Za razliku od ZS ne navodi se točno kome se mora platiti kazna, vjerojatno brodskoj udruzi. Interesantno je da takve odredbe nema u DS.

Iduća odredba koja se u ZS nadovezuje na pojam brodske udruge, a istovremeno se izravno tiče mornara, određivala je da je svaki mornar dužan obavljati službu koja mu je na brodu povjerena.¹⁶⁶ Stručni mornar, koji bi odbio službu za koju je bio kvalificiran, morao je platiti kaznu od pet libara malih mletačkih denara. Ta je kazna trebala biti ustupljena sveukupnoj brodskoj udruzi odnosno svim osobama koje su na brodu. Vidi se razlika u odnosu na prethodnu zadarsku odredbu koja je određivala da kazna pripada komuni. Izuzetak se je pravio jedino u slučaju bolesti, a teret bolesnog mornara je pado na brodovlasnika ili nokjera broda. Sličnu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁶⁷

Također i jedna splitska pomorska odredba određuje da stručna osoba, koja je izabrana za službu kormilara ili neku drugu stručnu službu na brodu, treba vršiti taj posao kako zbog njegove nemarnosti ne bi propao brod što je potpuno logična odredba.¹⁶⁸ U SS se izričito ne spominje brodska udruga. Interesantno da takvih odredbi nemamo u DS.

Ovdje možemo objasniti pojam brodske udruge koja se javlja već u bizantskom pravu a također je regulirana i u VS, u 73. gl. Zenovih statuta: *Petorica koji upravljaju brodovima i drugim plovilima rade po istim pravilima*. Na taj način vidimo da su svi sudionici pomorskog poduhvata bili zainteresirani za njegov uspjeh. To vidimo i iz mnogih posebnih propisa Zenovih statuta, a također i iz odredaba naših statuta. Od gore spomenute petorice izabranih jedan je bio brodovlasnik, jedan kormilar, a druga trojica trgovci, ako je bilo trgovaca na brodu, morali su biti izabrani od ovih većinom glasova. Postojale su kazne protiv brodovlasnika koji se nisu služili ustrojstvom ovog tijela i za trgovce koji su se protivili izboru. Petorica prije rečenih morali su djelovati zajednički i stoga većinom glasova, i njihove vlasti (moći) su bile: *ploviti, boriti se, tjerati na dno (drugi brod), spustiti (jedra) ili staviti u more čamac, staviti jedra, promijeniti jedra, izabrati kormila i sve drugo, što se tiče upravljanja brodom u*

¹⁶⁵ SS, knj. VI., gl. LXVI.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 791.

¹⁶⁶ ZS, knj. IV., gl. LXXIX.: “Svaki mornar obvezan je prihvatiti i obaviti službu neophodnu za brod kad mu je povjerena”. *Statuta Iadertina*, str. 455–457.

¹⁶⁷ Kod Zena, gl. 73. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 141.

¹⁶⁸ SS, knj. VI., gl. XLVII.: “O istome”. Tekst: “Isto tako je bilo određeno i naređeno da onaj tko bude na nekom brodu izabran za službu kormilarenja ili za obavljanje koje druge službe na brodu, a očito je da taj posao može obavljati i da ga može vršiti kako valja, dužan je tu službu vršiti da ne bi zbog pomanjkanja sposobnih članova posade brod s osobljem i stvarima na njemu olako pretrpio oštećenje.” *Statut grada Splita*, str. 781.

plovidbi. Tko je odbio ovu brodsku službu, plaćao je globu.¹⁶⁹

Sljedeća glava je određivala da mornar od brodovlasnika mora dobiti naknadu za prekovremeni rad na brodu.¹⁷⁰ Vrijeme pomorskog putovanja u ZS bilo je, kao što je već rečeno, određeno do Sv. Andrije. Pisar je bio dužan zapisati u svoju bilježnicu godinu, mjesec i dan sporazuma između mornara i brodovlasnika kako kasnije ne bi došlo do nesporazuma. Na taj način se štitio interes brodovlasnika i mornara.

SS je također određivao da mornar čija je služba prema ugovoru prestala, a zbog opravdanih se razloga putovanje produžilo, mora i dalje ostati na brodu, a brodovlasnik mu treba isplatiti prekovremenu službu.¹⁷¹ Samo se u splitskoj odredbi ne spominje datum smjene za razliku od zadarske odredbe. Takve odredbe nema u VS i DS.

Naredna odredba koja se izravno tiče mornara određivala je da brodovlasnici mornare trebaju isplaćivati na početku plovidbe i svako tromjesečje.¹⁷² Takvih odredbi nema u SS, DS i VS.

Zadarski mornar koji je bio pod tuđom vlašću, bilo neemancipirani sin ili pod vlašću nekog drugog gospodara, bio je dužan iz primljene mornarske plaće isplatiti eventualnu globu unatoč tomu što se nalazi pod tuđom vlašću.¹⁷³ Iz ovih odredbi je vidljivo da su mornari osim prava na prijevoz robe imali pravo i na stalnu plaću. Na žalost, ne navodi se kolika im je bila plaća, ali je sigurno bila poprilična ako imamo u vidu da se prema odredbi o naoružanju mornara spominje mornar koji zarađuje više od četrdeset libara.¹⁷⁴ Također se u odredbama o prijevozu grožđa definira mornarska plaća, a o tome će biti više riječi kasnije.¹⁷⁵ Takve odredbe nemamo u VSV, SS i DS.

Jedini naš statut koji je definirao mornarsku plaću na dugom putovanju je DS, ali se tu prema Marinoviću radi o komunalnim brodovima.¹⁷⁶

¹⁶⁹ R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 141–142.

¹⁷⁰ ZS, knj. IV., gl. XLIII.: “Gospodar je broda mornaru s kojim je sklopljen ugovor za putovanje na jednu smjenu ako je na brodu služio preko roka, obvezan platiti za razmjerni dio vremena i dana”. *Statuta Iadertina*, str. 431.

¹⁷¹ SS, knj. VI., gl. LXX.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 793.

¹⁷² ZS, knj. IV., gl. XLIV.: “Gospodari brodova moraju mornarima plaću za putovanje davati u tri obroka”. *Statuta Iadertina*, str. 431.

¹⁷³ ZS, knj. IV., gl. XLVII.: “Nepunoljetni sin i bilo koja druga osoba u tuđoj vlasti koja, primivši mornarsku plaću potpadne zbog svoga propusta pod kaznu, dužna ju je platiti od mornarske plaće”. *Statuta Iadertina*, str. 435.

¹⁷⁴ ZS, knj. IV., gl. V.: “Oružje koje su dužni imati zapovjednik (nokjer) i mornar na brodu-navi odnosno kojem drugom plovilu od stotinu miljara i više od toga”. *Statuta Iadertina*, str. 399. Isto takvu odredbu imao je VS. Kod Tiepola, gl. 8. i gl. 27. statuta donesenog 1255. za vrijeme dužda Zena, s tim da se u gl. 27. kao i u ZS određuje da mornar s plaćom od 40 libara mora biti još dodatno naoružan. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 138.

¹⁷⁵ ZS, knj. IV., gl. CXXXI.: “Način i oblik plaćanja mornarima koji s brodicama što su natovarene groždem pristanu u luci nakon zalaska sunca”. *Statuta Iadertina*, str. 457–459.

¹⁷⁶ DS, knj. I., gl. XXIII.: “O udjelu što se od pomoraca daje crkvi svete Marije”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 297–298.

Neka vrsta poglavlja o mornarima počinje od glave LII. i traje do glave LXXIX. Iznimka su dvije glave koje obrađuju pitanje havarije.¹⁷⁷ Takve odredbe o havariji imamo i u VS.¹⁷⁸ Prva odredba poglavlja koje se odnosi na mornare je određivala da mornar koji zlonamjerno ošteti brodsku imovinu mora za kaznu oštećenu brodsku opremu nadoknaditi u dvostrukom iznosu.¹⁷⁹ U zadarskim pomorskim odredbama globa je, kao i u ovom slučaju, najčešće dvostruki iznos od počinjene štete. Tu se diskriminiraju mornari jer se na riječ apsolutno vjeruje brodovlasniku.

Splitska odredba koja regulira tu tematiku je ista, jedino je jezik odredbe puno siromašniji.¹⁸⁰ Također se ne spominje da se vjeruje brodovlasniku na riječ. Nema je u VS i DS.

Prema ZS, mornari koji su se s brodovlasnikom pogodili za putovanje izvan Jadrana bili su dužni nastaviti putovanje izvan Jadrana.¹⁸¹ U slučaju neposlušnosti kazna za mornare je bila globa u iznosu dvostruke mornarske plaće, a da mornari ne bi pretrpjeli štetu na trgovini koju su oni obavljali na vlastiti račun zbog promjene smjera plovidbenog poduhvata, brodovlasnik im je taj nastali gubitak bio dužan nadoknaditi. Nadoknada je bila na račun (miljar) tereta koji su mornari mogli ponijeti sa sobom na brod radi osobne trgovine prema prethodnom dogovoru. Brodovlasnik koji ne bi nadoknadio mornarima njihove gubitke bio bi kažnjen s 10 solada velikih mletačkih denara. Jedina iznimka od tog pravila bila su mjesta koja su bila zabranjena od strane Rimske Crkve. Na plovidbu u ta mjesta brodovlasnik nije mogao prisiliti mornare. Prema korištenoj literaturi, takve odredbe nema u VS.

SS je također mornarima zabranjivao da u slučaju nepredviđenog skretanja s plovidbene rute napuštaju brod.¹⁸² Brodovlasnik je u tom slučaju bio dužan namiriti mornare plaćom razmjerno vremenu koje su proveli na brodu i udaljenosti s obzirom na prvobitno ugovoreno putovanje, prema sporazumu što su ga prethodno bili međusobno uglavili. U suprotnom slučaju mornari nisu mogli ništa tražiti od svoje plaće. Odredba je logična jer se i danas može dogoditi da zbog nepredviđenih okolnosti brod promjeni plovidbenu rutu, a prije je to bio puno češći slučaj. Razlika je u tome što se u SS određuje nepredviđeno skretanje zbog više sile, dok se u ZS određuje da brodovlasnik u svakom slučaju može promijeniti smjer putovanja. U DS imamo vrlo

¹⁷⁷ ZS, knj. IV., gl. LXXV.: “Nakon što brod napusti zadarsku luku ili drugo mjesto čitav i nepropustan, pa mu se zbog nevremena dogodi šteta, ta šteta neka potpadne pod havariju, pomorski kvar”, i gl. LIII.: “Gospodaru broda slobodno je robu s drugoga, nastradaloga broda preuzeti na svoj brod i nju prevesti na mjesto kamo je trebao ploviti oštećeni brod”. Usp. *Statuta Iadertina*, str. 453 i 439.

¹⁷⁸ Kod Tiepolovih, gl. 25, a kod Zena gl. 67. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 142.

¹⁷⁹ ZS, knj. IV., gl. LII.: “Za kojega se god mornara nađe da je zlonamjerno ošteti nešto od brodske opreme dužan je gospodaru platiti dvostruko”. *Statuta Iadertina*, str. 439.

¹⁸⁰ SS, knj. VI., gl. LIV.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 785.

¹⁸¹ ZS, knj. IV., gl. LIV.: “Mornari unajmljeni za putovanje preko Jadrana svakako su obvezni slijediti brod”. *Statuta Iadertina*, str. 439–441.

¹⁸² SS, knj. VI., gl. LV.: “O istome.” *Statut grada Splita*, str. 785.

sličnu odredbu, jedino se ne navodi koliko mornari i nokjeri moraju platiti u slučaju prekršaja. Također je spominjanje nokjera uz mornare novost u odnosu na splitske i zadarske odredbe.¹⁸³

Sljedeća odredba je određivala kada su mornari dužni sudjelovati u troškovima havarije.¹⁸⁴ Kako iz prijašnje odredbe, tako i iz drugih odredbi vidimo da zadarski mornari nisu bili puki najamnici, već aktivni sudionici pomorskog poduhvata; jasno je da su sudjelovali i u nadoknadi štete na moru. Zadarski mornari su pridonosili naknadi štete ako je ona na brodu bila veća od 10 libara; ako je bila manja, nisu bili dužni pridonositi havariji.

U SS je bilo određeno da mornari koji nisu na brodu imali trgovačku robu nisu ni dužni nadoknaditi štetu koja bi zbog oluje nastala na brodskoj opremi (kormilu, sidru, jarbolu ili drugoj brodskoj opremi), već su tu štetu zajednički snosili brodovlasnik i trgovci razmjerno, prema odluci kneza Splita i njegove kuriji.¹⁸⁵ Čudno je da Cvitanić kod odredbi gdje se spominje udio mornara na brodu spominje odredbe gdje toga nema, dok propušta napomenuti odredbu o havariji gdje se navodi da mornari koji nemaju trgovačku robu na brodu ne moraju sudjelovati u naknadi štete. Splitska odredba vrlo je slična zadarskoj, s time da je u zadarskoj precizirano do koje štete (10 libara) su mornari dužni sudjelovati u šteti; šteta se izričito imenuje kao havarija i ne navodi se da li mornari imaju na brodu trgovačku robu ili je nemaju.¹⁸⁶ Takve odredbe nema u VS ni u DS.

Naredna odredba je određivala da su bez obzira na ugovoreno vrijeme pomorske službe, mornari dužni ostati na nasukanom brodu dokle je to god u interesu brodovlasnika i broda.¹⁸⁷ Kazna je kao i obično bila u visini dvostruke mornarske plaće. Brodovlasnik je morao plaćati mornare cijelo vrijeme zadržavanja. U slučaju da je već postojao sporazum između brodovlasnika i mornara o hrani i određenoj naknadi u slučaju nasukavanja, tada je brodovlasnik bio dužan držati se dogovora dok brod ne bude popravljen.

Splitska odredba je također obvezivala mornare brodolomnike da ne smiju napuštati oštećeni brod dok se vrši popravak broda i dok brod ne bude doveden na svoje odredište. Dakako, ako je brodovlasnik htio osposobiti brod.¹⁸⁸ U suprotnom mornari su gubili pravo na plaću i morali su platiti 5 libara globe u korist komune.

¹⁸³ DS, knj. VII., gl. XXII.: “O rokovima mornara koji ističu prije završenog putovanja”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 211.

¹⁸⁴ ZS, knj. IV., gl. LV.: “Od koje su količine na više mornari prisiljeni pridonositi naknadi havarije, kvara na moru”. *Statuta Iadertina*, str. 441.

¹⁸⁵ SS, knj. VI., gl. LI.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 783.

¹⁸⁶ *Statut grada Splita*, str. 242, bilj. 481.

¹⁸⁷ ZS, knj. IV., gl. LVI.: “Ako se brod-nava odnosno plovilo zbog neke nesreće nasuče ili bude oštećeno, mornari se ne smiju od njega odvajati sve dok ne bude popravljeno, ako to htjedne gospodar”. *Statuta Iadertina*, str. 441.

¹⁸⁸ SS, knj. VI., gl. LVI.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 785.

Razlika u odnosu na zadarsku odredbu je u tome što se u njoj ne precizira brodovlasnikova dužnost plaćanja i opskrbe mornara za vrijeme zadržavanja; globa je dvostruko manja i precizira se kome se plaća. Interesantno je da takve odredbe nemamo u DS i VS, što ne znači da se to u praksi nije održavalo.

Sljedeća odredba određivala je kakva kazna treba pogoditi mornara koji je uhvaćen u krađi.¹⁸⁹ Mornar koji je bio uhvaćen u krađi prije dolaska broda na odredišta bio je kažnjen u četverostrukom iznosu ukradene stvari, a ako je brod već bio stigao na odredište, plaćao je kako je već bio najčešći običaj u ZS: dvostrukom vrijednošću ukradene stvari. Nešto strožu kaznu za krađu u trenutku kada je brod bio na plovidbi moramo povezati s potrebom da se na brodu održi red i mir. Brodovlasnik je mogao po svojoj volji otpustiti lopova s broda ili ga zadržati. SS je stroži, tako da u slučaju krađe uvijek određuje četverostruku kaznu i mogućnost krivičnog progona mornara, čega nema u ZS.¹⁹⁰ Prema korištenoj literaturi, takve odredbe nema u VS.

Interesantno je da te odredbe o krađi nema ni u DS, iako postoje odredbe koje govore o krijumčarenju robe.¹⁹¹ Također je jedna splitska odredba davala brodovlasniku ili nokjeru pravo da mornara koji se je potukao ili posvađao na brodu kazne šibanjem bez prolijevanja krvi i bez uporabe oružja, a da oni sami za to ne budu kažnjeni ni oglobljeni.¹⁹² Takva nas odredba ne smije začuditi. U engleskoj trgovačkoj mornarici kapetan je imao prava išibati mornara još duboko u 19. stoljeće, s tim da nije bio ograničen zabranom prolijevanja mornareve krvi. Takve odredbe koje ovlašćuju brodovlasnika da išiba mornare nema u ZS, ali postoji u DS, odnoseći se samo na mornare robove.¹⁹³

Iduća zadarska odredba je određivala tko na brodu ima tijekom plovidbenog poduhvata sudsku nadležnost.¹⁹⁴ Po toj odredbi mornarima su sudili brodovlasnik, nokjeri i vođa palube. To je u potpunosti logično, jer i danas kapetan ima određene sudačke ovlasti na brodu. Takve odredbe nema u VS kao ni u DS ni u SS, što ne znači da se tako nije radilo u praksi.

Zanimljiva je naredna odredba koja je određivala da je brodovlasnik koji proda svoj brod u muslimanskoj zemlji obavezan nadoknaditi svojim mornarima trošak prijevoza do kršćanske zemlje.¹⁹⁵ Naravno, ako su to oni htjeli. U slučaju neplaćanja brodovlasnik je bio dužan mornarima platiti dvostruke troškove dolaska u *kršćansku*

¹⁸⁹ ZS, knj. IV., gl. LVII.: “Kazna što je ima platiti onaj koji na brodu počini krađu”. *Statuta Iadertina*, str. 441–443.

¹⁹⁰ SS, knj. VI., gl. LVII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 785.

¹⁹¹ DS, knj. VII., gl. LIV.: “O onome koji ukrcava na brod krijumčarenu robu”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 219.

¹⁹² SS, knj. VI., gl. LVIII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 787.

¹⁹³ DS, knj. VII., gl. XX.: “O robovima koji plove kao najamnici”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 210–211.

¹⁹⁴ ZS, knj. IV., gl. LVIII.: “Tko je nadležan na brodu suditi posvađanima”. *Statuta Iadertina*, str. 443.

¹⁹⁵ ZS, knj. IV., gl. LIX.: “Gospodar koji proda brod u saracenskoj zemlji dužan je na vlastiti trošak dati da se mornari prevezu na kršćansko tlo”. *Statuta Iadertina*, str. 443.

zemlju. Najvjerojatnije se izraz *kršćanska zemlja* odnosio na Zadar. Slična odredba postoji i u DS, dok SS ne spominje plovidbu u muslimanske zemlje.¹⁹⁶ Ovdje treba istaknuti jednu prethodnu odredbu koja regulira problematiku boravka mornara u stranoj zemlji, a nalazi se u ZS, koja je određivala da u slučaju kada brod zbog trgovačkih razloga prezimi u nekom dalekom kraju, brodovlasnik i mornari moraju dobiti još četvrtinu plaće i brodarine što bi im inače pripadalo bez prezimljavanja.¹⁹⁷ Istu takvu odredbu imamo i u VS.¹⁹⁸

To se također proširuje na još dvije odredbe VS.¹⁹⁹ Možemo isto tako reći da se na tome principu reguliraju u ZS sva nepredviđena zadržavanja što se tiče odnosa između brodovlasnika i mornara.

Sljedeća odredba je određivala dužnost brodovlasnika da pomaže oboljelog mornara dok se ovaj nalazi na brodu.²⁰⁰ U ovoj se još glavi jedanput vidi humana nota ZS. Mornar je za bolovanja trebao primati 2 solada malih mletačkih denara svaki dan dok je bio bolestan kako bi time mogao sebi kupiti bolju hranu. Ulogu komisije za bolovanje, koja je trebala odvojiti lažne bolesnike od pravih, u to je doba pripadala pisaru kao, vjerojatno, jedinom obrazovanom čovjeku na brodu. O njegovoj je odluci ovisilo hoće li tko i dalje primati naknadu za bolovanje ili ponovno stupati u aktivnu mornarsku službu. Iako se na samom kraju spominje i nokjer, iz samog teksta je jasno da je pisar tu bio stručno osoblje.

Iduća odredba je određivala kakva treba biti isplata oboljelog mornara koji je zbog bolesti bio iskrعان s broda, a izvan zadarskog područja.²⁰¹ I ova se odredba tiče zdravstvenih prilika mornara. Tko je bio bolestan i zbog bolesti bio iskrcean s broda, dobio je sve što je zaradio dok je plovio kao i zaradu koju bi stekao da je nastavio službu na brodu. Pa i kada brod završi putovanje, brodovlasnik ga plaća još mjesec dana 2 solada malih denara dnevno. Na brodovlasniku je da odluči hoće li ga primiti na sljedeće putovanje ili ne će. U slučaju da brodovlasnik želi da mornar dođe, a on se ustručava, nokjer je procjenjivao je hoće li mornar platiti kaznu koja zapada i druge mornare koji izbjegavaju dogovorenu službu.

¹⁹⁶ Interesantno je da je u DS bilo izričito zabranjeno da se brodovi prodaju: *in terra Saracenorum, Tartarorum, Dalmisii*. To se spominje u knj. VII., gl. XIV.: “O patrunima koji hoće prodati svoj brod”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 209.

¹⁹⁷ ZS, knj. IV., gl. XXXIV.: “Četvrtina mornarske plaće i brodarine ima se platiti gospodaru i mornarima ako se dogodi te brod unajmljen za krajeve Romanje ili preko mora prezimi na nekom drugom putovanju”. *Statuta Iadertina*, str. 423.

¹⁹⁸ Kod Tiepolovih gl. 41, a kod Zena gl. 82. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 145.

¹⁹⁹ Ta se odredba proširuje na druge glave. Kod Tiepolovih gl. 42., a kod Zena gl. 82., drugi dio. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 145.

²⁰⁰ ZS, knj. IV., gl. LX.: “Gospodar je obvezan svoga oboljeloga mornara koji boravi na brodu pripomoći živěžom.” *Statuta Iadertina*, str. 443.

²⁰¹ ZS, knj. IV., gl. LXI.: “Isplata mornara koji zbog bolesti mora ostati izvan Zadra a na području Jadrana”. *Statuta Iadertina*, str. 445.

Sljedeća odredba je regulirala isplatu odštete porodici preminulog mornara.²⁰² Takvi slučajevi ni danas, na žalost, nisu rijetki, a u ono doba su bili puno češći. Plaća preminulog mornara koji je bio unajmljen na jedno putovanje je pripadala nasljednicima bez obzira na put koji je prevalio pokojni mornar. Ova se odredba jedino nije primjenjivala ako je pokojnom mornaru već prije bila isplaćena čitava plaća.

Naredna odredba je određivala kako se treba isplatiti porodica preminulog mornara koji je plovio na smjenu, a pogodio se je s brodovlasnikom da mu se plaća isplaćuje u tri obračunska roka.²⁰³ U slučaju da je mornar umro u 1/3 obračanskoga roka, a nije isplaćena 1/3 obračanskoga roka, brodovlasnik isplaćuje cijelu mornarsku plaću. Rodbina mornara koji je već primio 1/3 plaće nije primala ništa. Ako je mornar preminuo u drugoj ili trećoj trećini obračanskog roka, rodbini se ništa ne isplaćuje, osim što mornaru, razmjerno plaći, pripada za vrijeme od obračanskoga roka pa sve do dana smrti.

Još je jedna odredba obvezala brodovlasnike: da rodbini mornara, koji je život izgubio u obavljanju mornarske službe, isplati njegovu cjelokupnu plaću.²⁰⁴ Mornareva rodbina je primala cijelu plaću bez obzira na to je li poginuli mornar služio na smjenu ili na putovanje. Iz ovih odredbi vidimo da mornari nisu bili samo obični najamnici, već i sudionici u plovidbenom poduhvatu.

Vrijedno se je osvrnuti na ove četiri zadarske odredbe koje definiraju položaj oboljelog i umrlog mornara u odnosu na iste odredbe u drugim našim statutima. SS ima samo jednu odredbu gdje se kratko navodi da se plaća preminulog mornara mora isplatiti njegovim nasljednicima.²⁰⁵ Tih odredbi također nema u VS.

U DS imamo pak više odredbi koje određuju postupak prema mornaru koji se je razbolio, također i postupak u slučaju mornareve smrti. Prvo se u DS regulira postupak prema bolesnom mornaru dioničaru.²⁰⁶ Ta je odredba jednaka zadarskoj odredbi koja regulira isto pitanje, jedino brod prema mornaru dioničaru nema nikakvih obvezi ako se je on razbolio prije putovanja. U DS mornar najamnik je bio diskriminiran u odnosu na mornara dioničara.²⁰⁷ U slučaju da se je mornar najamnik razbolio prije putovanja morao je vratiti primljenu plaću i brod nije imao nikakvu obvezu prema njemu. U slučaju da je do bolesti došlo izvan Dubrovnika i mornar je ostao u nekom gradu na

²⁰² ZS, knj. IV., gl. LXII.: “Baštiniku mornara preminula na putu izvan Zadra a na području Jadrana ima se isplatiti cijela plaća”. *Statuta Iadertina*, str. 445.

²⁰³ ZS, knj. IV., gl. LXIII.: “Isplata baštinicima mornara koji je preminuo na putu a sklopio je pogodbu za jednu smjenu na tri obračunska roka”. *Statuta Iadertina*, str. 445.

²⁰⁴ ZS, knj. IV., gl. LXXVIII.: “Gospodar je prisiljen mornaru koji nenadanim slučajem izgubi život obavljajući posao neophodno potreban brodu platiti cjelovitu brodsku plaću”. *Statuta Iadertina*, str. 455.

²⁰⁵ SS, knj. VI., gl. LIX.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 787.

²⁰⁶ DS, knj. VII., gl. XXIII.: “O mornaru koji plovi na udio dobiti ako se razboli”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 211.

²⁰⁷ DS, knj. VII., gl. XXIV.: “O mornaru koji se razboli a plovi za plaću”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 211–212.

oporavku, trebao je primiti od plaće onoliko koliko je služio na brodu. Ovakvu odredbu imamo, iako samo djelomično i pomiješano s drugom odredbom, i u Hvarskom statutu.²⁰⁸ U DS se također regulira smrtni slučaj među mornarima različitog statusa što u to doba sigurno nije bio rijedak slučaj.²⁰⁹ Porodici mornara najamnika koji bi umro tijekom putovanja plaćalo se samo razmjerno vremenu putovanja koje je ostvario za života, dok je porodica mornara dioničara dobivala njegovu punu dobit za to putovanje. Iako se u svim pomorskim odredbama naših statuta spominje smrt mornara, nijedna ne pravi takvu razliku između mornara dioničara i mornara najamnika. Doduše, osim u ZS i DS nigdje kod nas nema toliko pomorskih odredbi koje reguliraju tu problematiku. Po tome bismo mogli zaključiti da je ZS napredniji od DS.

Sljedeća odredba ZS je određivala kako trebaju biti isplaćeni mornari koji su ostali na plovidbenom poduhvatu poslije završetaka njihove smjene, a brodovlasnik je u stranoj zemlji prodao brod.²¹⁰ Ovdje se vidi razlika između prodaje broda u *kršćanskoj zemlji* i prodaje broda u *saracenskoj zemlji*. Brodovlasnik koji bi brod prodao u *kršćanskoj zemlji*, bio je mornarima obavezan samo isplatiti novac koji ih pripada za prekovremeni rad. Brodovlasnik koji je prodao brod u *saracenskoj zemlji*, trebao je mornarima platiti prekovremeni rad i prijevoz do *kršćanske zemlje*. U protivnom je brodovlasnik bio dužan platiti mornarima dvostruke troškove prijevoza. Interesantno je što se u ZS spominje prodaja broda u *saracenskoj zemlji* jer je u srednjem vijeku, u principu, bila zabranjena prodaja svih roba koje mogu služiti za rat muslimanima, a brod je sigurno jedna od takvih roba. Takve odredbe gdje se spominju Saraceni imamo i u DS.²¹¹ Treba ovdje napomenuti da je u to vrijeme Orijent bio napredniji od Zapada. Takvih odredbi nema ni u SS ni u VS.

Sljedeća odredba je određivala da se sporazum koji je sklopljen između brodovlasnika i mornara mora održavati od strane obiju zainteresiranih strana.²¹² Brodovlasnici nisu smjeli istjerati iz službe mornare ili su oni dobivali cijeli iznos nagrade pomorskog putovanja. Izuzetak se pravio u slučaju bolesti ili po volji obiju strana. Mornari se isto tako kažnjavaju, a globa ide brodovlasniku: osim kao u dvama već navedenim slučajevima. Vrlo sličnu odredbu imamo i u VS.²¹³ Razlika je bila u tome što je prema VS bilo moguće izbaciti mornara iz broda ako je brodovlasnik ili

²⁰⁸ Hvarski statut, knj. V., gl. V.: “O tome da mornar ne smije napustiti brod”. *Statuta communitatis Lesinae (Pharae)*, str. 162–163.

²⁰⁹ DS, knj. VII., gl. XXV.: “O mornaru koji umire”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 212.

²¹⁰ ZS, knj. IV., gl. LXIV.: “Isplata mornarima koji ostaju preko vremena ako gospodar proda brod bilo u kršćanskoj ili saracenskoj zemlji.” *Statuta Iadertina*, str. 447.

²¹¹ DS, knj. VII., gl. XIV.: “O patrunima koji hoće prodati svoj brod”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 209; DS, Reformacije, str. XVIII., gl. I.: “O mjestima u koja je od Crkve zabranjeno ploviti”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 435.

²¹² ZS, knj. IV., gl. LXV.: “Sporazum sklopljen između gospodara i mornara, bilo uza zalog ili na povjerenje, ima se opsluživati”. *Statuta Iadertina*, str. 447.

²¹³ Kod Zena, gl. 35. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 139.

njegov zamjenik imao pristanak većine trgovaca na brodu. Takve odredbe koja zabranjuje brodovlasniku da izbací mornara nema u DS i SS, iako postoje vrlo slične odredbe koje reguliraju tu problematiku.

Naredna odredba koja se izravno tiče mornara je određivala da nijedan mornar, nakon što je s brodovlasnikom sklopio ugovor o plovidbi, ne može napuštati grad bez odobrenja brodovlasnika.²¹⁴ Na taj način su brodovlasnici osiguravali da im je posada uvijek na broju pri iskrcavanju robe i u slučaju isplovljivanja. Istu takvu odredbu imamo i u VS.²¹⁵ Isto tako možemo reći da su sprječavali dezertiranje brodske posade, iako to nije bio čest slučaj kod naših brodova. U slučaju nezakonitog napuštanja broda bila je predviđena kazna od dvadeset malih solada za svaki dan neovlaštenog napuštanja broda.

Splitski statut ima doslovno istu odredbu; mornar je morao biti u gradu poslije zaključenja ugovora o putovanju kako bi u svakom trenutku bio na raspolaganju brodovlasniku.²¹⁶ U slučaju prekršaja bio je dužan brodovlasniku platiti 20 solida za svaki dan izbjivanja. To vrijedi i ako je brod bio izvučen na morsku obalu, što je podrazumijevalo duže vrijeme čekanja. Jedino je mogao otići ako ga je brodovlasnik ovlastio. Također, takvu odredbu imamo i u DS, s time da dubrovačka odredba važi i ako je brod u Dubrovniku i ako se brod nalazi izvan Dubrovnika.²¹⁷

Sljedeća zadarska odredba je određivala da svaki mornar ima pravo besplatno ukrcati na brod jedan miljar tereta kojim on trguje tijekom plovidbenog poduhvata.²¹⁸ Mornari su na svoj miljar imali apsolutno pravo. U slučaju da su svi dijelovi broda bili ispunjeni, brodovlasnik je bio dužan mornarima nadoknaditi teret koji su mogli ukrcati za prijevoz, a na vlastiti račun. Mornari su svejedno mogli ukrcati svoj miljar, a ako to nije bilo moguće, imali su punu ovlast da na brod ukrcaju nekog čovjeka po svome izboru. U slučaju da mornari zbog oskudice materijalnih sredstava nisu mogli ukrcati svoj miljar, oni nisu smjeli prodati svoj teretni udio u brodu (miljar) nikom drugom osim brodovlasniku ili nekom po volji brodovlasnika.²¹⁹ Takve odredbe nemamo ni u SS ni u DS.

Iduća odredba je određivala da mornari moraju, umjesto tada u većini gradova nepostojećih lučkih radnika, staviti u štitu brodsku pritegu i posložiti trgovačku

²¹⁴ ZS, knj. IV., gl. LXVI.: “Nijedan mornar, pošto se suglasi s gospodarom, neka se ne usudi izići iz grada bez naloga rečenoga gospodara”. *Statuta Iadertina*, str. 449.

²¹⁵ Kod Zena, gl. 34. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 141.

²¹⁶ SS, knj. VI., gl. XLII.: “O mornarima i parunima”. *Statut grada Splita*, str. 777.

²¹⁷ DS, knj. VII., gl. XI.: “O nokjerima i mornarima koji ne smiju napustiti brod izvan Dubrovnika”. A. MARINović, n. dj., str. 208.

²¹⁸ ZS, knj. IV., gl. LXVII.: “Mornari smiju jedan miljar staviti na brod na račun vlastita prijevoza”. *Statuta Iadertina*, str. 449.

²¹⁹ Mornari su na to imali pravo sve do kraja Mletačke Republike. Kasnije se to mornarsko pravo nazvalo *gracija*. Jugoslav GOSPODNETIĆ, *Brač i njegovo pomorstvo*, *Brački zbornik*, 17, Supetar, 1995., str. 326.

robu.²²⁰ Ta odredba jasno pokazuje da su mornari u ono vrijeme istodobno bili i neka vrsta lučkih radnika jer su trebali od trgovaca preuzeti, složiti i istovariti trgovačku robu. Jedino je Venecija bila izuzeta iz toga jer je imala organizirane radnike za utovar i istovar trgovačke robe.

Naredna glava također govori o sličnom problemu, jer su mornari trebali ukrcavati i iskrcavati brodovlasnikova drva i trgovačku robu.²²¹ Očito je da, izuzev u Veneciji, nigdje drugdje nije bilo lučkih radnika.

I splitska je odredba određivala da su mornari bili dužni unijeti brodovlasnikove stvari na brod i smjestiti ih i složiti najbolje što mogu.²²² Isto su tako morali iskrcavati brodovlasnikove stvari s broda i odnijeti ih u kuću smještenu pri moru, kako im to brodovlasnik naredi. U DS se također određuje da mornar mora ukrcavati i iskrcavati robu na brodu; međutim, nigdje se ne spominje, kao u ZS, Venecija.²²³

Iduća odredba je određivala da se u slučaju spora između brodovlasnika i mornara statutarne odredbe Zadarske komune moraju održavati bez obzira na mjesto gdje je izbio spor između mornara i brodovlasnika.²²⁴ Davanje apsolutnog prioriteta mjesnom sudu je bila odlika svih srednjovjekovnih komuna. Mornari nisu smjeli krivnju brodovlasnika dokazivati prema zakonu druge komune. Iste takve odredbe imamo i u SS.²²⁵

Iduća odredba je određivala kako treba postupati u slučaju kada je brod predan mornarima na udio dobiti.²²⁶ Uvjeti podjele dobiti između mornara dioničara i brodovlasnika su morali biti pismeno utanačeni. Na žalost, ništa se detaljnije ne govori o uvjetima ugovora. Sigurno je tu postojala uhodana običajna praksa kojoj nije trebalo dati posebno obrazloženje. To je bila puno češća praksa u DS, o čemu će još biti riječ u ovoj radnji.

Naredna odredba je određivala kako između sudionika pomorskog poduhvata treba podijeliti napuštene stvari koje su pronađene tijekom plovidbe.²²⁷ Polovina

²²⁰ ZS, knj. IV., gl. LXVIII.: “Način kako su mornari dužni staviti brodsku pritegu i posložiti trgovačku robu u brodski tovarni prostor, izuzevši u Mlecima”. *Statuta Iadertina*, str. 449.

²²¹ ZS, knj. IV., gl. LXIX.: “Mornari gospodarevo drvo ukrcavaju u brod ondje gdje se sviđa gospodar, i u brod preuzimaju trgovačku robu”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

²²² SS, knj. VI., gl. XLIII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 779.

²²³ DS, knj. VII., gl. XII.: “O mornarima kako treba da završe putovanje”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 208–209.

²²⁴ ZS, knj. IV., gl. LXX.: “Odredbe Statuta Zadarske komune imaju se između zadarskih gospodara i mornara održavati svagdje i u drugim mjestima”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

²²⁵ SS, knj. VI., gl. LXXII.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 789.

²²⁶ ZS, knj. IV., gl. LXXI.: “Brod koji je na udio dobiti dan mornarima uz određene uvjete, ti se uvjeti moraju održati ako su pismeno utanačeni”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

²²⁷ ZS, knj. IV., gl. LXXII.: “Polovicu svih stvari koje se pronađu kako na kopnu tako i na moru, i za koje se ne zna čije su bile dobiva gospodar broda, druga se polovica dijeli na jednake dijelove između svih drugih”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

pronađenih stvari je pripadala brodovlasniku, a druga polovina se je dijelila na jednake dijelove među svim sudionicima pomorskog poduhvata. Kako se nigdje izričito ne navode mornari, najvjerojatnije se misli na sve sudionike pomorskog poduhvata.

Također je i u SS regulirano kako se među sudionicima pomorskog poduhvata dijele pronađene stvari.²²⁸ Ista je kao i zadarska, s time da u SS brodovlasniku pripada trećina, a ne polovina nađenih stvari. Prema DS, bilo da se radi o ostacima nastradalog broda ili o zarobljenom brodu, dobit se dijelila na četiri dijela. Jedna četvrtina je išla brodu (misli se na brodovlasnika), druga imovini na tom brodu, a preostalu polovicu su na jednake dijelove dijelili mornari i trgovci.²²⁹

Sljedeća odredba je određivala da od drva koja bi bila donesena na brod 1/3 pripadne zasebno brodu, brodovlasniku je išla druga trećina, a mornari su međusobno dijelili preostalu trećinu.²³⁰ Ta drva su bila nužna svima jer su bila jedini ogrjev na brodu.

U SS je, nasuprot tome, bilo navedeno kako se dijelila carina na drvenu građu koja je morem bila dovezena u Split.²³¹ Od cjelokupnog tereta napravilo bi se onoliko dijelova drva koliko je bilo mornara na brodu. Jedan mornarski dio je pripadao direktno brodu. Povrh toga se je pravio još jedan mornarski dio od kojega je zakupnik carine dobivao polovicu, a druga polovica je ostajala mornarima za troškove. Od svoje polovice zakupnik carine je morao dati kanoniku četvrtinu. Splitski mornari koji su drva donosili kući za sebe nisu bili dužni ni na kakvu daću. Strani građani nisu bili obvezni na nikakvu daću. U slučaju da je koji građanin prevozeći drva, njih prodavao ili prodao, bio je dužan zakupniku carina dati razmjerno u novcu onoliko koliko bi mu inače dao u drvima. Imamo sličnu dubrovačku odredbu.²³²

Iduća, iako ne po redu, mornarska odredba je određivala da mornari koji su unajmljeni na smjenu, a njihov brod nije došao na odredište poslije završetka njihove smjene ne smiju napustiti brod bez odobrenja brodovlasnika.²³³ Istu takvu odredbu imamo u VS.²³⁴ Završetak pomorske smjene je kod zadarskih pomoraca bio o Sv. Andriji.²³⁵ Iz ove se odredbe vidi da mornari bez obzira na to što im je prošao rok služenja ne mogu napusti brod dok brod ne završi pomorski poduhvat. To je i logično

²²⁸ SS, knj. VI., gl. XLIV.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 779.

²²⁹ DS, knj. VII., gl. XXXV.: “O ostacima nastradalog broda”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 214.

²³⁰ ZS, knj. IV., gl. LXXIII.: “Drva koja mornari sprema i donesu na brod imaju se podijeliti na tri dijela”. *Statuta Iadertina*, str. 453.

²³¹ SS, knj. VI., gl. XLIX.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 781.

²³² DS, knj. I., gl. XII.: “O drvima i luči koje prima gospodin knez”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 293–294.

²³³ ZS, knj. IV., gl. LXXVI.: “Mornari su unajmljeni na smjenu, a pri završetku roka brod još nije mogao pristati: oni ga ne smiju napustiti bez gospodareva dopuštenja, a trebaju biti namireni razmjerno vremenu služenja”. *Statuta Iadertina*, str. 453–455.

²³⁴ Kod Zena, gl. 34. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 141.

²³⁵ Interesantno je da DS i SS nemaju u svojim pomorskim odredbama točan dan kada prestaje pomorski poduhvat i kada se mornari vraćaju kući.

jer i danas se na moru mogu dogoditi razne nepredvidive situacije, a kamoli onda. Međutim, mornari su bili i po ovoj odredbi plaćeni za svoj prekovremeni rad. Takve odredbe koje reguliraju pitanje mornara unajmljenih na smjenu nema u DS i ZS.

Naredna odredba je primoravala brodovlasnika koji bi prije roka pristao u zadarsku luku na zadržavanje mornara do isteka plovidbene smjene.²³⁶ Mornari su na to bili obvezni radi iskrcavanja broda. Prekršitelj je brodovlasniku plaćao globu od dva solada velikih denara. No ta odredba je odgovarala i mornarima jer nisu mogli biti otpušteni prije kraja plovidbenog roka. Takve odredbe nema ni u SS, ni u DS ni u VS.

Da bismo shvatili status zadarskih mornara i velike razlike u odnosu na dubrovačke pomorske odredbe, moramo otići u raniju pomorsku povijest. U srednjem vijeku pod utjecajem nesređenih prilika dolazi do stvaranja zajednice broda i tereta. Trgovci su često putovali brodom i bili su ujedno i vlasnici dijela broda. Također i mornari sudjeluju kao dioničari u pomorskom poduhvatu i kao pravi dioničari sudjeluju u dobitcima i u gubitcima koji nastaju tijekom pomorskog poduhvata. Najstariji srednjovjekovni, pomorskopravni dokument je bizantski iz 8. stoljeća, a poznat je pod imenom Rodijska zbirka, također poznat među bizantskim izvorima kao “Pomorsko pravo”. Prema glavi 35. tog “Pomorskog prava” sudjelovanje u havariji proteže se na osobe mornara, kao i na trgovce koji putuju brodom. Također se i u IX. poglavlju određuje mjera udjela različitih osoba pomorskog poduhvata, fiksirajući udio u havariji do jedne lire (libre) za kapetana i putnike, do pola lire (libre) za neke časnike (najvjerojatnije se misli na nokjere) i do tri *scrupula* (mala kovanica, četvrti dio *aureusa* koji je vrijedio oko 15 franaka – tumač riječi Ducangea) za mornare. Prema tom udjelu u havariji možemo vidjeti kakav je bio udio kapetana, časnika i mornara na brodu. Odnosi između različitih sudionika u pomorskom poduhvatu i njihove proporcionalne mjere interesa u profitu navigacije određuju se i u glavama I.–VII. “Pomorskog prava”,²³⁷ koje određuju da svakom kormilaru (nokjeru) pripadaju dva brodska udjela, časniku jedan i pol, jedan udio mornarima. U bizantskom pomorskom pravu pojavljuje se i institut broskog vijeća. Nalazi se u početnoj formi u pravu, u često spominjanoj IX. glavi kao “savjet” o robi na brodu gdje se vrši zajedničko vijećanje. Za kapetana nije bilo obvezno slušati glas vlasnika robe, s jednom iznimkom spomenutom u Zakonu, a to je u slučaju opravdanog bacanja (robe) u more.²³⁸ Prema tim odredbama reguliralo se pomorsko pravo, kako u Veneciji tako i u našim gradovima koji su također bili pod upravom Bizanta.²³⁹

S rastom srednjovjekovne trgovine postepeno dolazi do preokreta. Mornari

²³⁶ ZS, knj. IV., gl. LXXVII.: “Gospodar je i onda kad brod prije roka pristane u luci dužan zadržati mornare do roka do kojega su bili obvezni služiti”. *Statuta Iadertina*, str. 455.

²³⁷ Sv. I., str. 233–234 zbirke Pardessus. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 118.

²³⁸ Sličnu odredbu imamo u DS, knj. VII., gl. LVIII.: “O onima koji bacaju štogod s broda u more”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 219.

²³⁹ R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 116–118.

postepeno postaju plaćenici, a ne više dioničari, ali to ide postepeno. Mletački su brodovlasnici obećavali svim sudionicima pomorskog poduhvata, uključujući tu i mornare, da ne će iznajmiti više od dvije trećine kapaciteta broda, jer bi na brodu bila ukrcana sva neophodna brodska oprema, među što je spadalo i naoružanje i nakon što bi to bilo propisno potvrđeno.²⁴⁰ Također su brodovlasnici na brodu bili odgovorni da se ne prodaje oprema broda.²⁴¹ Izgleda da su brodovlasnici mogli iznajmiti samo 2/3 kapaciteta broda dok su ostalo morali ostaviti mornarima za njihovu upotrebu.

To možemo vidjeti i prema odredbi o broju mornara na mletačkom brodu. Brod od dvjesto miljara je morao imati dvadeset mornara, a na svakih deset miljara nosivosti broda dodavao se je jedan mornar. Ako uzmemo da je brod imao najveću tonažu od 1000 miljara, tada je morao imati sto mornara, što znači da su mornari mogli ukrcati sto miljara svoga tereta, a ukupna korisna nosivost tog broda je iznosila 250 miljara, što znači da je mornarima moralo ostati pravo da sa svojom robom ispune jednu trećinu korisnog prostora broda. Kako je to vrijedilo za VS, sigurno je to vrijedilo i za ZS, iako to izričito ne piše.

To posredno možemo vidjeti i prema našem ZS koji je svakom mornaru ostavljao pravo da sa sobom ponese jedan miljar tereta.²⁴² Na taj način se donekle nastavljalo pravo Rodosa u Zenovim statutima. To se posebno vidi u gl. 68. Zenovih statuta pod naslovom *U bilo kojem brodu se može dobiti brodarinu*.²⁴³ U tekstu odredbe stoji: *Određujemo da brod koji je isplovio iz neke luke u drugu luku u kojoj može primiti brodarinu, ne smije prihvatiti veći dio brodarine, već samo četvrti dio, ostalo što ostane mora se razdijeliti za drugu upotrebu ljudima*. Na taj način su bili zaštićeni mornarski interesi koji su imali pravo na ukrcavanje svoga tereta. Treba napomenuti da su prema Zenovim statutima mornari, također imali i znatnu stalnu plaću.²⁴⁴ Iako zadarski mornari više nisu dioničari kao u “Pomorskom pravu” i kao što su ostali u Dubrovniku, ne može se reći da su obični najamnici, već je njihov status prema venecijanskim, a i prema zadarskim i splitskim odredbama negdje na pola puta.

Iako Cvitanić i Marinović naglašavaju u svojim kratkim osvrtima na ZS da je tu mornar bio samo običan najamnik, to jednostavno nije točno.²⁴⁵ I zadarski mornar je bio aktivan učesnik u plovidbi. To pokazuju razne zadarske odredbe gdje se spominju

²⁴⁰ Zenov statut, gl. 102. “Koje lađe i drugi brodovi su dužni krcati u kantarima”. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 127–128.

²⁴¹ Zenov statut, glave 36., 37. i 38. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 129.

²⁴² ZS, knj. IV., gl. LXVII.: “Mornari smiju jedan miljar staviti na brod na račun vlastita prijevoza”. *Statuta Iadertina*, str. 449.

²⁴³ Tiepolov statut, gl. 26. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 130.

²⁴⁴ Zenov statut, glave 81. i 82. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 130.

²⁴⁵ Marinović navodi da se mornari dioničari ne spominju u sjevernoj grupi naših statuta, da bi onda rekao da u ZS postoji jedna odredba bez navođenja broja odredbe. Očigledno je mislio na gl. LXXI. knjige IV., ali je nije poimenično naveo. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 166.

kantari i miljari članova posade.²⁴⁶ U slučaju havarije (glava LV.) mornari su bili dužni pridonositi havariji ako je šteta iznosila više od 10 libara. Na to sigurno ne bi bili primorani da nisu imali izravnog interesa za uspjeh plovidbenog poduhvata, kao što smo vidjeli iz gore priloženog. Interesantno je da se u jednoj odredbi ZS naglašava da se šteta od gusarskog prepada ima podmiriti na račun zajedničkog brodskog imetka.²⁴⁷ Na žalost, ne spominje se što tvori brodski imetak i kako se dijeli. Istu takvu odredbu imamo i u VS.²⁴⁸ Kao konačni dokaz imamo dvije već obrađene glave ZS koje su određivale kako se dijele nađene stvari među učesnicima pomorskog poduhvata.²⁴⁹ Možemo pretpostaviti da se na takvom principu dijelila i šteta na brodu koji je bio opljačkan. To je puno više od SS.²⁵⁰ Naprednost ZS u odnosu na mornare vidimo i u odredbama o bolovanjima u glavama LX. i LXI.

Ovdje moram spomenuti veliku sličnost između odredbi SS i ZS. Od ukupno jedanaest odredbi koje se izravno tiču mornara, sve imaju veliku sličnost s četvrtom knjigom ZS i najvjerojatnije su izravno iz nje prepisane uz lokalne dorade. Potrebno je ukazati i na neke pogreške našeg pravnog historičara Cvitanića. Prema njemu u SS imamo mornare najamnike i mornare dioničare što je točno. Međutim, on pogrešno navodi glave statuta gdje su mornari koji plove za plaću i gdje su mornari koji plove za udio u dobiti. Prvo se mora napomenuti da se u SS, usprkos Cvitanićevim navodima, nigdje ne spominje *mercedem*. On kao primjere za to navodi (str. 232 u bilj. 424) gl. LV., LVI., LIX. i LXX. knjige VI. SS, ali u njima se nigdje ne spominje *mercedem*. Inače se u našim statutima udio mornara na brodu zove miljar ili kantar, posebno u ZS. Cvitanić u bilj. 427 na istoj stranici ima pogrešku kada govori da ZS spominje mornare *ad partem* tek vrlo neodređeno i samo u glavi LXXI. knjige IV. Prvo i prvo, ta je zadarska odredba vrlo detaljna, a udio mornara u ZS se regulira u mnogo drugih glava ZS iako ti mornari nisu čisti dioničari kao u DS, već su istodobno dioničari i plaćenici. U istoj bilješki ima pogrešku kada kaže da glava XXXII. knjige VI. SS aludira na mornare dioničare, a u toj glavi o tome nema spomena. Naslov te glave je *De contrahentibus societatem pellagum nauigandi*. Ali u toj se glavi govori o ortacima, a ne o mornarima uz dio. Cvitanić na istoj stranici u bilj. 428 sam navodi da se iz

²⁴⁶ Mornarski miljari i kantare se spominju u IV. knj. ZS u gl. XXVIII., XXIX., XXX., LIII., LIV. i LXVII. *Statuta Iadertina*, str. 419, 439–441 i 449.

²⁴⁷ ZS, knj. IV., gl. XXXIX.: “Bude li koje plovilo opljačkano, ta šteta na imutku broda ima biti zajednička”. *Statuta Iadertina*, str. 427.

²⁴⁸ Kod Zena, gl. 77. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 148.

²⁴⁹ ZS, knj. IV., gl. LXXI. i gl. LXXII. *Statuta Iadertina*, str. 457–459.

²⁵⁰ SS ne spominje određeno pravo mornara da prevoze trgovačku robu. Donekle je iznimka gl. LI. knjige VI. Statuta, čiji tekst donosim u cijelosti: “Isto tako određeno je i naredeno, ako se uslijed nevremena dogodi da se neki brod ošteti na kormilu, sidru, jarbolu ili drugoj brodskoj opremi, da mornari koji nemaju trgovačku robu na tom brodu nisu dužni tu štetu naknaditi, već tu štetu zajednički snose parun i trgovci razmjerno, već prema tome kako se upravitelju Splita i njegovoj Kuriji učini pravičnijim.” *Statut grada Splita*, str. 783.

notarskih ugovora iz tog vremena nigdje ne može naći mornara na udio. Jedino gdje u SS izravno možemo govoriti o mornarima, koji osim plaće imaju i drugog interesa u plovidbenom poduhvatu, jesu glave XVII. i LI. koje reguliraju pitanje havarije. Očigledna je sličnost splitskih pomorskih odredbi koje se odnose na mornare i ZS koji regulira istu tematiku. Postoji, naravno, sličnost i s dubrovačkim pomorskim odredbama iste tematike, ali je sličnost puno manja jer su dubrovački mornari bili dioničari pomorskog poduhvata, u što ovaj rad ne može ulaziti. S druge strane, i DS poznaje mornare najamnike.²⁵¹

ODREDBE O BRODICAMA ZA GROŽĐE

Ove su odredbe posve sigurno izvorno odredbe ZS jer tih odredbi nema u mletačkom *Statuta navium* ili *Capitulare nauticum* od 1255. godine. Prva odredba koja obuhvaća brodove u berbi grožđa je određivala da brodovlasnici brodice najmljene za berbu grožđa koja je zbog nevremena pristala izvan Zadra, ne moraju za dane u kojima broдика nije plovila zbog nevremena plaćati mornare.²⁵² Ali su mornari morali dobiti prehranu, i to dolično.

U sljedećoj glavi određivao se je način i oblik plaćanja mornara koji su brodicama što su bile natovarene grožđem pristajali u luku nakon zalaza sunca.²⁵³ Mornari nisu smjeli napustiti brodicu po pristanku već su morali brodicu iskrcati. Za to su dobivali 12 malih denara na brodici od 60 do 80 modija; od 80 modija ili više, plaćaju se razmjerno broju modija, a od 30 do 40 modija, plaćeni su osam malih denara: 30 modija ili manje od toga, 6 denara i večere.²⁵⁴ Interesantno je da se naglašava kako svi moraju imati doličnu večeru. Ako zbog bijega mornara brodovlasnik nije mogao ploviti taj dan, mornarima koji su to skrivili bila bi oduzeta nadnica koju su imali dobiti i trebali su platiti cjelokupnu najamninu brodice za drugi dan berbe. Zanimljivo je u ovoj odredbi da se s jedne strane štiti interes poslodavca brodovlasnika, a s druge strane štiti se i interes radnika mornara koji dobivaju plaću prema težini posla i koji trebaju dobiti doličnu hranu. Takve odredbe koje istovremeno štite interese i poslodavaca i radnika protežu se kroz čitav ZS. Po tome se da zaključiti da je jedna naša srednjovjekovna komuna imala razrađeno radno i socijalno zakonodavstvo na kojem bi im pozavidjele mnoge današnje države. Isto tako, to je i

²⁵¹ U Dubrovniku također imamo mornare plaćenike; knj. VII., gl. II., VI., XII., XIV., XXII., XXIII. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205, 207, 208–209 i 211.

²⁵² ZS, knj. IV., gl. LXXX.: “Gospodaru brodice najamljene za berbu koja je zbog nevremena pristala izvan Zadra, za dane u koje nije plovila neka se ništa ne plaća”. *Statuta Iadertina*, str. 457.

²⁵³ ZS, knj. IV., gl. LXXXI.: “Način i oblik plaćanja mornara koji s brodicama što su natovarene grožđem pristanu u luci nakon zalaza sunca”. *Statuta Iadertina*, str. 457–459.

²⁵⁴ Kako je deset zadarskih modija iznosilo jedan zadarski miljar, ispada da je zadarski modij iznosio 47.6 kg, što na osamdeset modija iznosi 3,2608 tona. *Statuta Iadertina*, str. 759.

jedan od mnogobrojnih dokaza kako srednji vijek nije tako crn kao što ga prikazuje historiografija koja je slijedila prosvjetiteljsku logiku, po kojoj je srednji vijek proglašen za mračno doba.

U narednoj glavi određeno je da brodice za berbu trebaju biti procijenjene od strane pomorskih sudaca, koliko modija-mjerova svaka od njih može povesti. Također se, prema sudačkoj procjeni, određivala brodarina koja je iznosila dva denara po svakome modiju.²⁵⁵ Brodovlasniku koji bi uzeo veću brodarinu od određene bila bi oduzeta brodarinu za brodicu. Na taj način vidimo da su zadarske komunalne vlasti u skladu s mikromerkantilističkom ekonomskom politikom određivale prema tadašnjim cehovsko-srednjovjekovnim nazorima pravednu cijenu roba i usluga.

U zadnjoj se glavi određuje način i oblik opreme brodice košarama prema njezinoj nosivosti.²⁵⁶ Brodice s dvadeset modija ili manje od toga bile su obvezne imati najmanje tri košare, s četrdeset modija ili manje od toga sve do dvadeset modija, bile su dužne imati četiri košare; više od toga šest košara. Na taj način se je komuna brinula da brodice za berbu grožđa budu odgovarajuće opremljene. Svaki dan je vlasnik vina plaćao dva mala denara po košari zapovjedniku (nokjeru) brodice na ime brodarine. Ako vlasnik nije imao potrebne košare, globa komuni je iznosila deset solada malih mletačkih denara po svakom prijevozu grožđa. Globa se je dijelila s prijaviteljem. Pomorski suci su bili obvezni oglasiti petnaest dana prije berbe te odredbe, u protivnom su trebali biti kažnjeni globom u visini od dvanaest groša od njihove plaće.

SS ima jednu odredbu koja regulira upotrebu lađa u berbi grožđa.²⁵⁷ U tome u stopu slijedi zadarsku odredbu LXXXI. o berbi grožđa, koja govori o načinu i obliku plaćanja mornara koji su brodicama što su bile natovarene grožđem pristajali u luku nakon zalaza sunca. DS ima pet odredbe koji govore o barkama za branje grožđa, ali ne reguliraju istu problematiku kao ZS i SS pa možemo reći da je DS u tome potpuno samosvojan.²⁵⁸

²⁵⁵ ZS, knj. IV., gl. LXXXII.: “Brodicu koja treba poslužiti u berbi dužni su pomorski suci procijeniti koliko modija-mjerova svaka pojedina može povesti i prema njihovoj procjeni ima joj se odredi isplata”. *Statuta Iadertina*, str. 459.

²⁵⁶ ZS, knj. IV., gl. LXXXIII.: “Način i oblik opreme brodice košarama prema njezinoj nosivosti”. *Statuta Iadertina*, str. 459–461.

²⁵⁷ SS, knj. VI., gl. XVI.: “O onima koji uzmu lađu u najam radi berbe grožđa”. *Statut grada Splita*, str. 763.

²⁵⁸ DS, knj. VII., gl. LIX.: “O onima koji unajme brod bez mornara”, gl. LXII. “O onima koji uzimaju barku za berbu grožđa”, gl. LXIV. “O onima koji unajme brod za berbu grožđa u određenom mjestu”, gl. LXV. “O onome koji prekrcava vino iz jedne u drugu barku”, gl. LXVI. “O onome koji ne može nakrcati brod u vrijeme berbe grožđa”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 219–221.

NOSIVOST ZADARSKIH BRODOVA PREMA ODREDBAMA STATUTA

Prema odredbama ZS Zadar je imao daleko najveću tonažu brodova na istočnoj obali Jadrana, pa i šire. Za usporedbu: građani Londona su na početku XV. st. imali samo četiri lađe iznad 120 tona nosivosti, a ZS je od toga sto godina stariji. Slični primjeri bit će detaljnije navedeni u bilješci 266. U ZS se tonaža brodova najčešće spominje u IV. knjizi.

Tonaža broda se u ZS spominje u glavama koje reguliraju stavljanje pritege u brod, opremanje broda, određivanje mjesta za spavanje, naoružanje broda, ulogu pisara na brodu i tko što može ukrcavati na brod. Također se od naših statuta najčešće spominje brod s palubom, što je za početak XIV. stoljeća bio velik brod u svjetskim razmjerima. Brod s palubom se u ZS spominje u trinaest glava.²⁵⁹ Na tri se načina u pomorskim odredbama ZS spominje brod s palubom. U sedam glava ZS koristi se formulacija: *Hoćemo da se to primjenjuje ne samo glede broda-nave nego i glede svakoga plovila s palubom nosivosti stotinu miljara i više od toga.*²⁶⁰ Iz ove formulacije mogli bismo izvući zaključak da su samo brodovi od preko sto miljara imali palubu. I kod glave III. u kojoj se spominje brod s palubom koristi se formulacija: *bilo kojega plovila s palubom i bez palube, pogodnih za prijevoz odnosno za ukrcaj tereta i težine od stotinu miljara odnosno više od toga* što navodi na isti zaključak. Postoji i treća formulacija kod spominjanja broda s palubom. Ona se nalazi u pet glava ZS i glasi: *Hoćemo da se to primjenjuje ne samo glede broda-nave nego i glede svakoga plovila s palubom.*²⁶¹ Radi se o neznatnoj razlici pa kada analiziramo sve odredbe gdje se spominje brod s palubom, možemo doći do zaključka da je tonaža broda s palubom kod zadarskih brodova iznosila sto miljara. Sto miljara je prema zadarskim mjerama iznosilo 47,6 tona, što je respektabilno i u svjetskim razmjerima. Brod nosivosti od sto miljara i više spominje se u ZS u sedamnaest glava.²⁶² Iz ovog možemo vidjeti da se odredbe koje se tiču nosivosti broda nalaze u prvoj polovici IV. knjige ZS. Tonaža broda se spominje u glavama koje reguliraju stavljanje pritege u brod, opremanje broda, određivanje mjesta za spavanje, naoružanje broda, ulogu pisara na brodu i tko što može ukrcavati na brod.

Brod od dvije stotine miljara spominje se u četiri glave ZS.²⁶³ Te glave su vezane uz odredbe o pisarima i naoružanju broda. Dvije zadnje glave, koje spominju brod od dvjesto miljara, vezane su uz odredbe o pisarima. U glavi XV. se spominje

²⁵⁹ ZS, knj. IV., gl. I., II., III., XXIII., XXIV., XXVII., XXVIII., XXXII., XXXIV., XXXV., XXXVI., XXXVII. i XXXVIII. *Statuta Iadertina*, str. 395–397, 415–419 i 421–427.

²⁶⁰ ZS, knj. IV., gl. XXIII., XXIV., XXVII., XXVIII., XXXII., XXXIV., XXXV. *Statuta Iadertina*, str. 415–419 i 421–425.

²⁶¹ ZS, knj. IV., gl. I., II., XXXVI., XXXVII. i XXXVIII. *Statuta Iadertina*, str. 395–397 i 425–427

²⁶² ZS, knj. IV., gl. III., IV., V., VII., XIII., XX., XXI., XXII., XXIII., XXIV., XXVII., XXVIII., XXX., XXXI., XXXII., XXXIV., i XXXV. *Statuta Iadertina*, str. 397–401, 405, 411–425.

²⁶³ ZS, knj. IV., gl. VII., VIII., XV. i XVII. *Statuta Iadertina*, str. 399–401 i 407–409.

kako svaki brod od stotinu do nepunih dvjesto miljara mora imati pisara, a glava XVII. određuje da brod od dvjesto miljara i više mora imati dva pisara. Takve odredbe, da na brodu moraju biti dva pisara, nema nigdje drugdje u našim statutima. Kod prvih dviju glava koje spominju brod od dvjesto miljara radi se o odredbama vezanim za naoružanje broda. U glavi VII. se spominje kakvo naoružanje mora imati brod od sto miljara do nepunih dvjesto miljara, a glava VIII. spominje kakvo naoružanje mora imati brod od dvjesto do nepunih tristo miljara. Brod od dvjesto miljara je prema zadarskim mjerama imao 95,2 tona.

Brod od tristo miljara spominje se u dvjema glavama: VIII. i IX., koje su vezane za naoružanje broda. U glavi VIII. se spominje brod od dvjesto do nepune tri stotine miljara, a u narednoj glavi brod od tristo do nepunih pet stotina miljara. Brod od tristo miljara je prema zadarskim mjerama imao 142,8 tona.

Brod od petsto miljara spominje se samo dva puta u poglavlju o naoružanju broda. U glavama IX. i X. na identičan način kao i u prošlim odredbama. Brod od petsto miljara je prema zadarskim mjerama imao 238 tona. Najveća moguća tonaža u ono doba od sedam stotina miljara spominje se dva puta, isto u poglavlju o naoružanju u glavama X. i XI. U glavi X. spominje se brod od pet stotina do sedam stotina miljara, a u XI. glavi brod od sedam stotina miljara i više od toga. Brod od sedamsto miljara je prema zadarskim mjerama imao 333,2 tone.

Zadnji put se nosivost broda spominje u posljednje četiri odredbe ZS, koje govore o berbi grožđa. Tu se umjesto miljara spominju modiji. U glavi CXXXI. najveća brodica za prijevoz grožđa ima tonažu od 80 modija. Kako je deset modija iznosilo jedan miljar, ispada da je zadarski modij iznosio 47,6 kg, što na osamdeset modija iznosi 3,2608 tona. Prema tonaži najveća nosivost broda zabilježena u ZS nalazi se u glavi X. i iznosi 333, 2 tona, što je ujedno najveća zabilježena nosivost u našim statutima, a u to vrijeme je rijetka i u svjetskim razmjerima.²⁶⁴

Za usporedbu: najveća nosivost koja je zabilježena prema DS iznosila je preko četiri stotina dubrovačkih miljara, što iznosi oko 168 tona i spominje se u odredbi koja govori o opremi broda.²⁶⁵ Prema toj odredbi svaki je brod prema svojoj nosivosti, a najmanja nosivost u toj odredbi je iznosila od četrdeset do šezdeset dubrovačkih

²⁶⁴ Za usporedbu, građani Londona su na početku XV. st. imali samo četiri lađe iznad 120 tona nosivosti, a ZS je sto godina stariji. Hanzeatski brodovi u XV. stoljeću obično nisu prelazili 200–250 tona, a njihova vrijednost nije prelazila 3000 zlatnika. U pruskim gradovima Njemačkog reda i u Rigi su se u XV. stoljeću gradili veći brodovi za prijevoz žita s nosivošću od 400 t i više, no oni zbog te veličine nisu mogli uploviti u mnoge luke, poglavito ne u nizozemske. Talijanske nave mogle su primiti 250 t. Još su veće bile katalonske lađe koje su mogle prevesti 420–630 t. Prema Schalteru, ona četiri nausa (velike nave), što su godine 1498. uplovila u Barcelonu, imala su prosječno 9000 kvintala (dvocentnih), a to je veličina koju je brodogradnja dosegla tek u XIX. stoljeću. To su bili tek izuzetci, a općenito su brodovi u srednjem vijeku imali malu tonsku zapreminu. Josef KULISCHER, *Opća ekonomska povijest (Prvi dio)*, preveo Miroslav Brandt, Zagreb, 1957., str. 304–305.

²⁶⁵ DS, knj. VII., gl. III.: “O opremi i spremi brodova (radi se opremi broda: jedrima, konopima i sidrima)”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205–206.

milijara (18,2–25,2 tona), morao je imati odgovarajuću brodsku opremu koja se u odredbi detaljno navodi.²⁶⁶ Nosivost broda koji je prema DS morao imati pisara bila je manja nego u ZS. Prema odredbi DS pisar je bio potreban na brodovima čija je nosivost iznosila 600 dubrovačkih spuda (modija), što je iznosilo oko 25,2 tona,²⁶⁷ dok je to u ZS bilo sto zadarskih milijara, što je iznosilo 47,6 tona.²⁶⁸

Naredni se put u DS nosivost broda pojavljuje u odredbi koja je regulirala naoružanje trgovačkog broda.²⁶⁹ Tu se kao imena za brodove spominju kondura, barkuzij. Bilo je određeno da svaka kondura, barkuzij i svako drugo plovilo, nosivosti od dvadeset dubrovačkih milijara i više, što iznosi 8,4 tone, treba prilikom svakoga putovanja koje bude poduzelo izvan Dubrovnika u druge krajeve biti opskrbljeno odgovarajućim naoružanjem. Idući put se u DS nosivost također spominje u kontekstu odgovarajućeg naoružanja broda.²⁷⁰ Prema Marinoviću ta je odredba donesena 1361. dana 23. travnja. Ponovno se spominju kondura i barkuzij, koji imaju nosivost od 20 dubrovačkih milijara naviše, što iznosi 8,4 tone. Uglavnom je sve isto, samo se povećava naoružanje na istu tonažu broda. Naredna odredba gdje se spominje naoružanje broda jest iduća po redosljedu i nalazi se isto u dubrovačkim Reformacijama.²⁷¹ U toj odredbi se isto navodi plovilo od nosivosti 20 dubrovačkih milijara i više, što iznosi 8,4 tone. Iduća odredba gdje nailazimo na nosivost broda određuje broj mornara koji je potreban na nekom brodu prema njegovoj nosivosti.²⁷² Ovaj put se nosivost brodova, kao i broj potrebnih mornara ne ograničava na 8,4 tona, već se sa svakom pododredbom povećava. Stalno se spominje starohrvatski brod kondura, ili neko drugo plovilo od 20 do 30 dubrovačkih milijara, što iznosi 8,4–12,6 tona i odgovarajući broj mornara na njemu. Isto se tako spominju kondure nosivosti 30 do 50 dubrovačkih milijara, što iznosi 12,6–21 tona; kondure od 50 do dubrovačkih 80 milijara, što iznosi 21–33,6 tona te brodovi nosivosti od 80 do sto dubrovačkih milijara, što iznosi 33,6–42 tona. Ako je brod bio nosivosti veće od sto dubrovačkih milijara, što iznosi preko 42 tone, tada je o njegovoj opremi trebao odlučiti knez i njegovo Vijeće.

²⁶⁶ Dubrovački miljar je iznosi 420 kg. U DS se kao mjere za nosivost dubrovačkih brodova spominju *modium* koji je inače jedna od šupljih mjera za suhe stvari (sol, žito, itd.), što odgovara spudu koji je težio otprilike 42 kg; *milliarium*, *milllare*, jednak 1000 modija i star, jednak otprilike jednom modiju. Nosivost broda u kolima – karima računa se tek od XVI. stoljeća, kada se čini da je u Dubrovniku već primjenjivan sustav mjerenja po poprečnim presjecima broda, tj. prema načelu modernog baždarenja. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 112.

²⁶⁷ DS, knj. VII., gl. II.: “O brodovima koji moraju imati pisara”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 205.

²⁶⁸ ZS, knj. IV., gl. XV.: “Svaki brod od stotinu do nepune dvije stotine milijara obvezan je imati pisara koga će provjeriti pomorski suci; njegova služba”. *Statuta Iadertina*, str. 407.

²⁶⁹ DS, knj. VIII., gl. LXXVIII.: “O oružju koje treba nositi na svakom brodu” (C.D.E.). A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 327.

²⁷⁰ DS, Reformacije, str. X., gl. IX.: “O oružju koje se mora nositi na plovilima”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 425–426.

²⁷¹ DS, Reformacije, str. X., gl. X.: “O istome i tako dalje”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 426.

²⁷² DS, Reformacije, str. X., gl. XII.: “O broju mornara koji plove”. A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 427.

Iduća odredba koja u DS regulira proporciju broda i broj mornara govori o broju mornara na lađama koje su išle prema Drimu.²⁷³ Prema toj odredbi, sve lađe nakrcane trgovačkom robom koje su plovile prema Drimu, ovisno o svojoj nosivosti, morale su imati odgovarajući broj mornara pod prijetnjom kazne od pet perpera za svakog mornara manje na brodu. Kao i u prethodno obrađenoj odredbi, lađe nisu smjele isploviti iz Dubrovnika ako nisu bile pretražene od za to određenih službenika komune. Ove dubrovačke odredbe, a pogotovo prva odredba, približno odgovaraju odredbama obaju venecijanskih statuta, koji su nalogali da na lađama od 200 miljara bude posada od 20 mornara, ne računajući među mornare vojnike, putnike, kuhare i druge sluge na brodu. Ta venecijanska odredba je vjerojatno još prije imala utjecaj na DS.²⁷⁴ Začudo, ZS ne govori koliko mora biti mornara na pojedinom brodu.

SS najmanje govori o nosivosti broda, a nosivost splitskih brodova je najmanja. Točnije, nosivost se broda spominje samo tri puta. Prvi put se govori o tome koliko je trebalo biti mornara na brodovima koji plove na malim razdaljinama.²⁷⁵ Spominje se tonaža broda od sto modija, što iznosi otprilike 4,5 tona. Interesantno je da se u ZS nigdje, za razliku od DS i SS, ne spominje broj potrebnih mornara na brodovima. U još dvije glave se spominje nosivost broda, ali se to odnosi na strane brodove koji u splitskoj luci plaćaju uvozu carinu. U prvoj odredbi, koja regulira plaćanje brodova koji uplove u splitsku luku, nosivost brodova se povećava na tisuću modija ili više, ali se radi o stranim brodovima koji plaćaju carinu.²⁷⁶ Ista je bila i nova odredba o carinjenu brodova prema njihovoj nosivosti, a ta je donesena 1350. godine.²⁷⁷ U splitskim pomorskim odredbama uopće se ne spominje mjera miljar. Isto tako se u splitskim pomorskim odredbama ne spominje brod s palubom.

Prema tome, iz ovih statutarnih odredaba možemo vidjeti da je Zadar imao najveću tonažu brodova u tadašnjim svjetskim razmjerima. Dubrovnik, čiji je Statut raniji od ZS, isto je imao veliku tonažu, ali u manjoj mjeri. Ovdje treba napomenuti da se Brunelli s tim ne slaže. On smatra da ZS slijedi VS, ponekad ga skraćujući, ponekad ga proširujući. Prema statutarnim odredbama ispada da su zadarski brodovi imali istu tonažu kao i venecijanski, što je prema Brunelliju nesigurno. Kao krunski dokaz navodi da nedostaju propisi o opremanju broda takve tonaže. Prema njemu: ako nedostaju propisi o opremanju brodova, trebali bi nedostajati i brodovi takve tonaže. On navodi da propisi o odgovarajućem ukrcaju oružja na brod postoje, ali ne postoji odgovarajući

²⁷³ DS, Reformacije, str. XI., gl. II.: “O plovilima koja idu, (plove), prema Drimu i o broju mornara” A. MARINOVIĆ, n. dj., str. 428.

²⁷⁴ Tiepolov statut, gl. 8. i Zenov statut, gl. 20. R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 129.

²⁷⁵ SS, knj. VI., gl. XIV.: “O onima koji plove u Neretvu ili u Skradin”. *Statut grada Splita*, str. 761.

²⁷⁶ SS, knj. VI., gl. XXXV.: “O istome”. *Statut grada Splita*, str. 775.

²⁷⁷ SS, Nove statutarne odredbe, gl. XIII.: “O uvoznj carini koju trebaju platiti brodovi i lađe”. *Statut grada Splita*, str. 821.

oficir koji bi nadgledao unošenje oružja na brod, za razliku od VS.²⁷⁸ Izražava zabrinutost da je sastavljač ZS bio vrlo podložan Veneciji i da se u svemu držao VS i smatra da ZS ne sadrži pravu realnost.²⁷⁹ Moguće je da je prosječna tonaža zadarskih brodova bila malo manja, ali nije imalo nikakvog smisla prepisivati mletačke odredbe, a da one bar većim svojim dijelom ne odgovaraju stvarnosti jer bi po toj logici svi naši statuti bili doslovne replike venecijanskih odredbi, što ne odgovara stvarnom stanju stvari. To se može vidjeti također i po tome što je za provođenje pomorskih propisa prema ZS trebala nosivost od sto miljara, dok se u VS za provođenje neke mjere uzima tonaža broda od 200 miljara, o čemu je pisao Margetić, a što je već navedeno u radu kao i iz niz drugih razloga koji su također navedeni u radu.

Tablica 1. Nosivost zadarskih brodova prema statutarnim odredbama

Glava VII. Oružje što ga gospodar kojega god plovila od stotinu miljara sve do nepune dvije stotine ima ponijeti sa sobom.
Glava VIII. Oružje što ga je dužan imati gospodar broda zvanoga nava, banzon, buzonava ili kojega drugoga plovila od dvije stotine do nepune tri stotine miljara.
Glava IX. Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar broda zvanoga nava ili kojega drugoga plovila od tri stotine do nepunih pet stotina miljara.
Glava X. Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar broda zvanoga nava i banzon ili kojega drugoga plovila od pet stotina do nepunih sedam stotina miljara.
Glava XI. Oružje što ga je dužan sa sobom ponijeti gospodar svakoga broda zvanoga nava odnosno kojega drugoga plovila od sedam stotina miljara i više od toga.

²⁷⁸ ZS, knj. IV., gl. XII.: “Kazna za gospodara zbog manjka oružja: prije nego brod razvije jedra pomorski suci dužni su snagom položne prisege utvrditi da li gore navedeno oružje postoji”. Ova odredba jasno govori da su pomorski suci bili zaduženi za kontrolu naoružanja broda. *Statuta Iadertina*, str. 405; R. PREDELLI – A. SACERDOTI, n. dj., str. 137–138. Cjelokupne odredbe o naoružanju broda u VS izdanom 1255. nalaze se u gl. 29.

²⁷⁹ V. BRUNELLI, n. dj., str. 16–17.

Glava XV.

Svaki brod od stotinu do nepune dvije stotine miljara obvezan je imati pisara koga će provjeriti pomorski suci: njegova služba.

SAŽETAK POMORSKIH ODREDBI ZADARSKOG STATUTA

Treba odmah reći da je prema tonaži brodova koji su navedeni u statutu, Zadar imao daleko najveću tonažu brodova na istočnoj obali Jadrana, pa i šire. Što se tiče dvojbi o mogućnosti da je srednjovjekovni Zadar imao tako veliku ili barem približnu mornaricu, ne treba smetnuti s uma da je Zadar u Rimskom Carstvu spomenut od strane rimskog pisca Vengacija iz IV. stoljeća poslije Krista kao centar Liburnije i pomorskih vještina čitavog Rimskog Carstva. I inače je u Rimskom Carstvu većina mornara rimske ratne mornarice potjecala s istočne obale Jadrana. Pogotovo se to odnosi na rimsku flotu koja se je nalazila u Raveni.

Uostalom, Zadrani su ostvarili pomorsku pobjedu nad mletačkim brodovljem kod Oštrog rta 1190., te isto tako odbili idući Dandolo pomorski napad 1194. god. Pobjeda nad mletačkom mornaricom, koja je u to doba bila svjetska pomorska velesila govori o tome da je Zadar u to doba bio među većim gradovima u Europi. O tome svjedoče i zabilješke francuskog kroničara IV. križarskog pohoda Geoffroi de Villehardouin: *od Zadra nije bilo većeg i bogatijeg grada.*²⁸⁰

Brunelli, kako smo već napomenuli, izražava sumnju u mogućnost da odredbe ZS imaju veze sa stvarnim stanjem zadarskog pomorstva u XIV. stoljeću. Jedan od ključnih prigovora Brunellija jest da nema odgovarajućih časnika koji bi nagledali opremanje brodova takve tonaže, dok mi vidimo da su za to bili nadležni pomorski suci koji se u vezi s ukrcajem naoružanja na brod spominju u XII. glavi ZS. Istina je da je Zadarska komuna, pa tako i Statut, bila pod najvećim utjecajem Venecije, što je i logično jer je Zadar bio najveći i najbogatiji dalmatinski grad tog vremena. Kako je već prije napomenuto, nema smisla prepisivati nečije pravne odredbe ako te odredbe nemaju uporištem u stvarnom životu. Pogotovo su srednjovjekovni ljudi bili praktičniji i s većim smislom za realnost nego što su ljudi danas, što vidimo iz ovih, a i drugih odredbi, kako u ZS tako i u statutima drugih dalmatinskih gradova. Razne odredbe o gradnji kuća, o čistoći, o održavanju šuma i druge ne ostavljaju o tome nikakve sumnje.

Iako je Zadar bio pod većom paskom Venecije nego drugi naši gradovi, globe se plaćaju komuni, uz kneza se spominju njegovi suci koji su bili plemići. Tek poslije 1409. globe idu izravno u duždevu riznicu, kao što se to vidi iz reformiranih odredbi.²⁸¹

²⁸⁰ Prema francuskom kroničaru i sudioniku IV. križarskog pohoda Geoffroi de Villehardouinu od Zadra nije bilo većeg i bogatijeg grada, makar treba uzeti u obzir da su srednjovjekovni kroničari uglavnom pretjerivali. Petar SKOK, *Tri starofrancuske kronike o Zadru*, Zagreb, 1951., str. 155–158.

²⁸¹ ZS, Reformacije, gl. CXXXIV.: “Prijevoz hodočasnika u Rim”. *Statuta Iadertina*, str. 621–623.

Stoga se ne može reći da je Zadar prije 1409. bio potpuno podređen Veneciji. Očigledno da je takav Zadar imao brodovlje barem približne tonaže ako je već prepisao venecijanske pomorske odredbe.

Za formiranje našeg statutarne pomorskog prava najvažnije su dvije redakcije, koje opet sa svoje strane imaju međusobnih sličnosti jer se radi o više-manje univerzalnom pravu: mletačka i dubrovačka. Općenito govoreći, prema M. Kostrenčiću naši statuti se dijele na sjevernu i južnu grupu statuta. U statute južne grupe on ubraja uz Statut Dubrovnika još i Statut hvarske komune i Statut grada Kotora, a u statute sjeverne grupe statut Zadra, Splita, Skradina i Krka i Raba. Ti posljednji su se, dakle, u svojim pomorskopравnim odredbama ugledali na mletački *Statuta navium* ili *Capitulare nauticum* od 1255. godine.²⁸²

Iz ovoga rada može se vidjeti da u biti nije bilo velike razlike između tih dviju grupa; najveća razlika je to što je Dubrovnik više ostao na starom bizantskom pomorskom pravu, pogotovo što se tiče trgovačkih udruženja entega i mornara dioničara, dok je Zadar i u tom pogledu prihvatio venecijanske odredbe koje su ionako nastale na bizantskom pomorskom pravu.

Sad ćemo na nekoliko primjera vidjeti kako je to Zadar prepisivao te odredbe, dakako, uz odgovarajuće nadopune i skraćivanja. VS u knjizi Statuta navium ili Capitulare nauticum od 1255. godine, koja se bavi pomorskim odredbama, ima 117. glava dok ZS ima 83 glave. Iz tog statuta je Zadar crpio najviše odredbi. Na primjer, tekst glava IV. i V. VS odgovara I. glavi ZS, koja govori o stavljanju pritege u brod. Tekst glave VI. VS odgovara II. glavi ZS, koja govori o vađenju pritege s broda. Interesantno je da se u venecijanskom tekstu ne spominje stroj, iz čega se vidi da Zadranima nisu samo slijepo prepisivali, a spominjanje stroja (*macinas*), vjerojatno dizalice, trebalo bi podrazumijevati kao razvijenu privredu. Tekst glave XVII. VS odgovara III. glavi ZS, koja govori o opremanju broda vlaknom, kućinama i čavlima. Isto tako glave XXV.–XXX. ZS, koje govore o tome što netko može ponijeti na brod, zapisane su pod rednim brojem LV.–LX. u VS. Isto tako je iz VS prepisana glava XXXVIII., koja govori o rasterećenju broda na području Istre. Statut je u velikoj mjeri prepisan iz VS, osim zadnje četiri glave, koje govore o berbi grožđa, a te odredbe o berbi grožđa imamo i u SS i u DS.

Zadarska IV. knjiga u cijelosti je posvećena pomorstvu kao i dubrovačka sedma statutarne knjiga. Po tome su ta dva statuta izuzetak u odnosu na ostale naše statute. Zadarska IV. knjiga ima najviše pomorskih odredbi skupljenih na jednom mjestu, njih 83, dok dubrovačka sedma knjiga ima svega 67 pomorskih odredbi, ali Dubrovnik ima zato puno odredbi razbacanih po cijelom statutu i svim reformacijama. Za razliku od DS, ZS nema toliko mnogo pomorskih odredbi u drugim knjigama i Reformacijama. Specifičnost ZS u odnosu na druge naše dalmatinske i primorske statute je u tome što

²⁸² M. KOSTRENIČIĆ, Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, *Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu*, god. XLI. knj. I, 1915., str. 336–347.

on unutar pojedinih knjiga statuta ima sređena poglavlja koja obrađuju određene teme tako da možemo vidjeti poglavlje o naoružanju, o pisarima, o pomorskim sucima, o stavljanju pritege u brod i o brodicama koje služe za prijevoz grožđa.

Nasuprot tim dvama statutima, SS ima najmanje pomorskih odredbi i jedini od njih nema te odredbe skupljene na jednom mjestu, već su razbacane po raznim statutarnim knjigama. Također je pod direktnim utjecajem zadarskih pomorskih odredbi. Da Splitski nisu direktno prepisivali VS, već indirektno preko ZS, vidimo prema rasporedu glava i nekim grješcima kod preuzimanja tih glava, kao i po stilistici teksta odredaba. 33 glave SS su prepisane iz ZS. Sve se te glave nalaze u VI. knjizi SS: XVI., XXI., XXXII., XXXVII., XLII., XLIII., XLIV., XLV., XLVI., XLVII., L., LI., LII., LIII., LIV., LV., LVI., LVII., LIX., LXI., LXII., LXIII., LXIV., LXV., LXVI., LXVII., LXVIII., LXIX., LXX., LXXI. i LXXII. Jedino se odredba o koleganciji nalazi u knjizi III., glavi LXXIII. naslova: “O koleganciji”.

Zadarske odredbe koje su kasnije preuzete u SS su ove glave IV. knjige ZS: I., II., V., XIII., XXI., XXII., XXIII., XXIX., XXXI., XXXVII., XXXVIII., XXXIX., XL., XLI., XLII., XLIII., XLV., XLVI., L., LII., LIV., LV., LVI., LVII., LXII., LXVI., LXIX., LXX., LXXII., LXXIV., LXXV., LXXIX. i CXXXI. Od te 33 glave ZS koje su utjecale na SS 15 glava je u Zadar došlo izravno iz Venecije. To su glave I., II., V., XIII., XXI., XXII., XXIII., XXIX., XXXVIII., XXXIX., XL., XLI., LXVI., LXXIV. i LXXIX. iz IV. knjige ZS, dok za 18 zadarskih glava koje su izravno utjecale na SS nemamo sigurnu potvrdu da su došle iz Venecije. To su glave XXXI., XXXVII., XLII., XLIII., XLV., XLVI., L., LII., LIV., LV., LVI., LVII., LXII., LXIX., LXX., LXXII., LXXV. i CXXXI. iz IV. knjige ZS. Vrlo su slične mornarske odredbe, reguliranje havarije, stavljanje pritege u brod, zabrana otuđivanja oružja za vrijeme pomorskog poduhvata, odredbe koje su regulirale odnose između brodovlasnika, njihovih zamjenika, ortaka i trgovaca i o tome kako treba biti transportirano grožđe.

ZS pretežno spominje mornare na plaću, s time da ti mornari imaju pravo prevoziti određeni teret na svoj račun i mogu se na određen način smatrati ravnopravnim sudionicima pomorskog poduhvata. Mornari su imali pravo prevoziti robu u vrijednosti od jednog miljara, što je iznosilo otprilike 476 kg. To u ono vrijeme nije bila mala stavka i nije bila samo specifičnost naše obale Jadrana, već i cijelog europskog pomorskog svijeta, bez obzira na njegovu pripadnost atlantskoj ili mediteranskoj plovidbi. Ove odredbe koje su omogućavale mornarima da prevoze robu u toj vrijednosti su prenesene iz VS i u biti predstavljaju srednji položaj između mornara dioničara, što su mornari bili po bizantskom pravu koje se prije donošenja venecijanskih pomorskih statuta u XIII. stoljeću primjenjivalo, kako u Veneciji tako i na našim obalama, a zadržalo se i u DS, i čistih najamnika. U to doba vrlo nesigurne plovidbe, gdje su u svakom trenu na mornare i putnike vrebale razne opasnosti, nije bilo moguće drugačije doći do mornarske posade. Čak i danas, u doba satelitske navigacije, to je još uvijek kruh sa sedam kora i razmjerno tome je relativno dobro plaćen.

Mornari dioničari se u ZS spominju samo jedanput, i to dosta određeno, što je opet više od SS koji mornare dioničare uopće određeno ne spominje. Odredbe glave XXXII. iz šeste knjige SS nikako se ne mogu smatrati kao odredbe o mornarima na dio. Iako Cvitanić i Marinović naglašavaju u svojim osvrtima na ZS da je zadarski mornar bio samo običan najamnik, to jednostavno nije točno. Zadarski mornar je bio aktivan sudionik u plovidbi. Da su mornari, osim plaće i brodarine, bili i drugačije zainteresirani za uspjeh plovidbe, vidimo po šest glava ZS, gdje se spominju kantari i miljari članova posade.²⁸³

U slučaju havarije glava LV. kaže da su mornari dužni pridonositi havariji, ako je šteta iznosila više od 10 libara. Na to sigurno ne bi bili primorani da nisu imali izravnog interesa za uspjeh plovidbenog poduhvata, kao što smo vidjeli iz gore priloženog. Interesantno je da se u jednoj glavi ZS naglašava da se šteta koja je nastala gusarskim prepadom ima podmiriti na račun zajedničkog brodskog imetka.²⁸⁴ Na žalost, ne spominje se što tvori brodski imetak i kako se dijeli. Kao konačni dokaz imamo odredbe koje reguliraju na koji način učesnici pomorskog poduhvata dijele stvari koje su pronašli na putovanju.²⁸⁵ Možemo pretpostaviti da se na takvom principu dijelila i šteta na brodu koji je bio opljačkan (glava XXXIX.).

Naprednost ZS u odnosu na mornare vidimo i prema odredbama o bolovanjima u glavama LX. i LXI. Te odredbe su daleko naprednije nego dubrovačke odredbe koje reguliraju istu problematiku. Interesantno je i da prema ZS kapetan nema pravo šibom kazniti mornara, za razliku od Dubrovnika i Splita. Barem se to nigdje ne navodi. Jedino može silom spriječiti samovoljni odlazak mornara s broda.

Najviše inzistira na pismenom obliku komunikacije tako da postoji teretnica i sva roba veće vrijednosti se zapisuje. Za razliku od ostalih statuta, samo jedanput spominje gusare, i to u II. knjizi, a uočljiv je izostanak Omišana, poznatih srednjovjekovnih gusara. Omiš se samo jednom spominje u ZS u odredbi o poklisarima.

Što se tiče jezika, iako su sva tri pisana na latinskom, uočljiva je velika razlika. Dok je u DS i SS jezik odredaba odrješit i ne pretjerano stiliziran, u ZS je potpuno drugačija situacija, što jasno pokazuje da je statut prije tiskanja bio lektoriran u skladu s renesansnim latinskim. Često je i sam naslov glave veći nego cijela pomorska odredba SS.

ZS ima samo jednu odredbu koja je regulirala čisto pomorskocarinsku problematiku O jarbolarini, koja je donesena tek 1424. god u sklopu Reformacija. U

²⁸³ Mornarski miljari i kantare se spominju u IV. knj. ZS u gl. XXVIII., XXIX., XXX., LIII., LIV. i LXVII. *Statuta Iadertina*, str. 419, 439–441 i 449.

²⁸⁴ ZS, knj. IV., gl. XXXIX.: “Bude li koje plovilo opljačkan, ta šteta na imutku broda ima biti zajednička”. *Statuta Iadertina*, str. 427.

²⁸⁵ ZS, knj. IV., gl. LXXXII.: “Polovicu svih stvari koje se pronađu kako na kopnu tako i na moru, i za koje se ne zna čije su bile dobiva gospodar broda, druga se polovica dijeli na jednake dijelove između svih drugih”. *Statuta Iadertina*, str. 451.

ZS postoje dvije odredbe carinske problematike koje zabranjuju uvoz stranog vina, ali se u tim glavama nigdje ne spominje brod ili lađa.²⁸⁶ Dalmacija i dalmatinski gradovi se ne spominju u pomorskim odredbama, osim u odredbi o poklisarima gdje se spominje većina gradova i većih otoka s obiju obala Jadrana s izuzetkom otoka Brača i grada Senja.²⁸⁷ Interesantno je da su se po toj odredbi i male udaljenosti premošćivale brodom.

Zadarski se statut od drugih statuta izrazito razlikuje po odredbama o naoružanju broda, gdje se pojavljuje nosivost puno veća nego kod drugih naših statuta, mnogo manje se spominje nokjer. Puno jasnije spominje se pravo mornara na prijevoz trgovačke robe u odnosu na druge naše statute, spominje kantare i miljare. Jasniji je pojam brodske udruge iako ne toliko kao u VS. Jedini ima odredbe gdje se spominju pomorski suci.

Zanimljivo je da se najviše spominju pisari u DS i ZS, s time da u ZS pisari imaju znatno više privatnu funkciju, dok u DS više imaju ulogu službenog predstavnika komune.

U ZS se točno određuje gdje tko na brodu može spavati; tu se spominje brodovlasnik mornar, koji je puno bolje obrađen u DS. U ZS se najiscrpnije određuje koliko se hrane i pića može ponijeti na putovanje, a također i koje osobne stvari i koliko ih pojedinu učenik plovidbenog poduhvata može ponijeti za sebe. Određuje se kako treba isplatiti mornare koji plove za plaću, mada se ne precizira visina plaće. U ZS postoji odredba koja regulira dnevnicu mornara, ali se ona odnosi na berbu grožđa. Najiscrpnije je obrađen slučaj smrti mornara i njegova bolest.

Od 83 zadarske pomorske odredbe iz IV. knjige ZS u ovom radu je iz dostupnog materijala ustanovljeno da je ukupno 48 glava istoga prepisano ili ima veliku sličnost s pomorskim odredbama VS. Zadarske glave za koje je u ovom radu utvrđena sličnost s VS se neprekinuto protežu od I. do XXIII. glave, od XXV. do XXXVI., od XXXVIII do LXI., u L. i LIII., od LXV do LXVII., od LXXIV do LXXXVI. i u LXXIX. glavi.

²⁸⁶ ZS, knj. V., gl. XXIX. i XXX. "O zabrani uvoza stranog vina u Zadar". *Statuta Iadertina*, str. 491.

²⁸⁷ ZS, knj. I., gl. XII.: "Primjerena i dolična plaća koja se ima dodijeliti glasnicima i poklisarima". *Statuta Iadertina*, str. 109–113.

ZAKLJUČAK

Zadar je početkom XIV. st. bio najveći i najbogatiji dalmatinski grad, tako da je imao najnaprednije pomorske odredbe od svih naših statuta. To se posebno vidi u tretiranju bolesnih i poginulih mornara. Zadar je u to doba stajao po tonaži svojih brodova uz bok tada najjače pomorske sile, Venecije. Tonaža njegovih brodova prema statutarnim odredbama daleko premašuje nosivost brodova ne samo istočne obale Jadrana već i veličinu brodova drugih europskih zemalja. Iz statutarnih odredaba je jasno da su Zadrani imali vrlo razvijeno pomorstvo koje se nije zadržavalo samo na *Culfum* (Jadranu) već je trgovalo s cijelim Sredozemljem. Dapače, pomorska trgovina je bila važnija za razvoj grada od kopnene trgovine. Pod utjecajem Zadra nastale su splitske pomorske odredbe. Također postoji velika sličnost i s dubrovačkim pomorskim odredbama, ali puno manja nego sa Splitom. Zadarske pomorske odredbe se razlikuju od dubrovačkih odredbi po tome što su pod većim u utjecajem Venecije, dok je Dubrovnik zadržao puno odredbi bizantskog prava. Zadar je, barem prema statutarnim odredbama, imao toliko razvijeno pomorstvo da nije više bilo potrebe za mornarima dioničarima, već je mogao naći mornare najamnike. Međutim, i dalje su ti mornari imali beneficiju da prevoze robu za svoj račun i na taj način su se približavali statusu mornara dioničara. Tu beneficiju su imali dalmatinski mornari do pada Mletačke Republike. ZS je jedini od naših statuta imao posebno pomorsko sudstvo, što govori o važnosti koju su Zadrani pridavali pomorstvu. Također su Zadrani veliku pažnju poklanjali i pisanim dokumentima, tako da u Zadru, kao i Dubrovniku, imamo početak brodske teretnice. Začudo, u ZS nema odredbi koje bi govorile o broju mornara na brodu, dok takve vrlo detaljne odredbe imamo u DS. Također se ne regulira, osim u dvije glave, nakrcanost broda što imamo precizno određeno u DS, pa čak i u SS. Od 83 zadarske pomorske odredbe iz IV. knjige ZS, u ovom je radu iz dostupnog materijala ustanovljeno da je ukupno 48 glava istoga prepisano ili ima veliku sličnost s pomorskim odredbama VS. Zadarske glave za koje je u ovom radu utvrđena sličnost s VS se neprekinuto protežu od I. do XXIII. glave, od XXV. do XXXVI., od XXXVIII do LXI., u L. i LIII., od LXV do LXVII., od LXXIV do LXXVI. i u LXXIX glavi.

*Domagoj MIJAN: MARITIME REGULATIONS OF THE STATUTE
OF THE CITY OF ZADAR IN COMPARISON WITH THE SAME
REGULATIONS OF THE VENETIAN, DUBROVNIK AND SPLIT STATUTE*

Summary

At the beginning of the 14th century Zadar was the largest and the wealthiest Dalmatian city so that it had the most progressive maritime regulation of all the neighboring cities' statutes. This is particularly evident in the treatment of wounded or dead sailors. According to the capacities of its ships Zadar stood on equal footing with Venice as a naval power. According to statute regulations the capacity of its ships is much greater than the capacity of ships not only on the eastern Adriatic coast itself but also of ships belonging to other European countries. The statute regulations make it clear that the city of Zadar had a very developed shipping industry which was not contained on the *Culfum* (the Adriatic) but traded with the entire Mediterranean region. Indeed, maritime trade was more important to the growth of the city than the trade carried out on land. The maritime regulations of the city of Split were established under the influence of those in Zadar. There is also a great resemblance with the Dubrovnik maritime regulations but to a lesser extent than those of Split. The Zadar maritime regulations differ from the Dubrovnik regulations because they are under the greater influence of Venice whereas Dubrovnik retained many regulations deriving from Byzantine law. According to statute regulations Zadar had such a developed maritime industry that it no longer necessitated sailor-shareholders but could rather seek sailors-laborers. However these sailors continued to have the right to transport goods for their own profit so that as far as that goes they were near the status of the sailor-shareholders. Dalmatian sailors retained this benefit up to the fall of the Venetian Republic. Of all the statutes the one in Zadar was the only one which had a distinct maritime court of law which evinces the importance that Zadar assigned to maritime affairs. Zadar also placed a strong emphasis on written documents so that in Zadar as well as in Dubrovnik we have the beginning of ships's bills of lading. Strangely in the Zadar statute there are no regulations which speak about the number of sailors aboard a ship while such detailed regulations are to be found in the Dubrovnik statute. Another thing which is not regulated, excepting two headings, is the maximum ship load which is precisely defined in the Dubrovnik and even in the Split statute. Of the 83 maritime regulations from the IV book of the Zadar statute the author establishes, on the basis of available data, that 48 headings of the Zadar statute were copied or that they are greatly similar to the maritime regulations of the Venice statute. The Zadar headings for which the article establishes a similarity to the Venice statute intermittently stretch from I to XXIII heading, from XXV–XXXVI, from XXXVIII–LXI and LIII, from LXV–LXVII, from LXXIV–LXXVI and LXXIX.